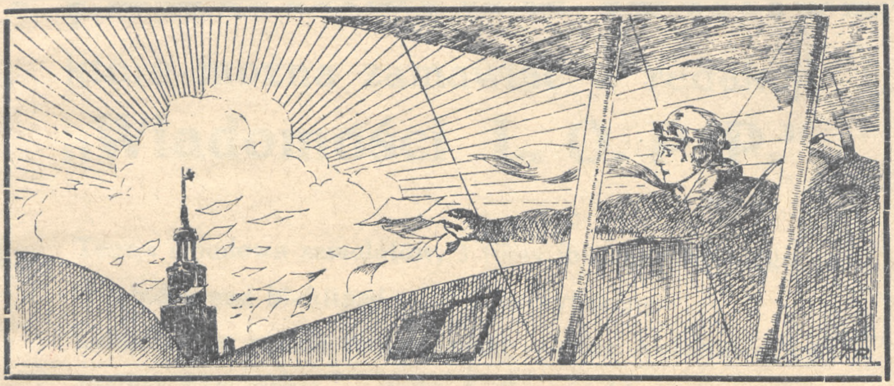
Rok IV Poznań, I i II kwartał 1928 r. Nr. 29, 30

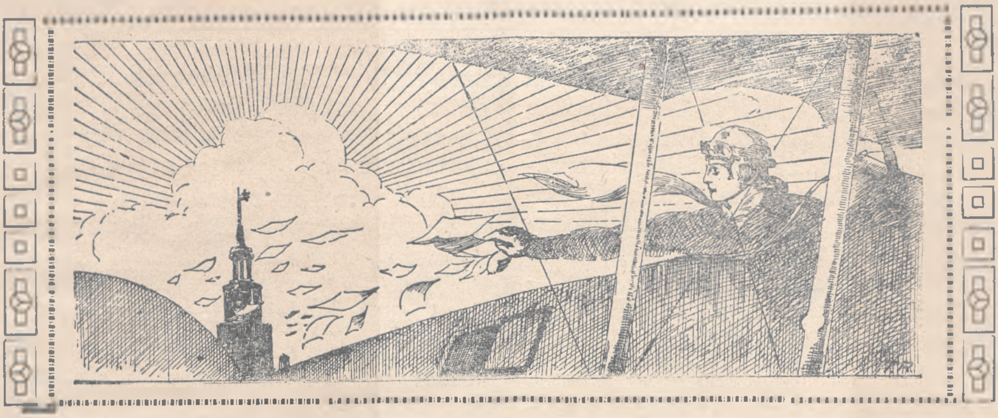


WIADOMOŚCI L. O. P. P.

Urzędowy Organ Kwartalny Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Poznaniu

Redakcja i Administracja: Poznań, Komitet Wojewódzki L. O. P. P. Wały Zygmunta Starego, Dyrekcja Kolei Państwowych pokój 38, tel. 20-83. Godz. urzędowe 10—14

Drukarnia Robotników
Chrześcijańskich T. A.
Poznań, Św. Marcin 37.



OD REDAKCJI.

Uchwałą Ogólnego Zgromadzenia Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Poznaniu, odbytego w dniu 27. listopada 1927 r., postanowiono wychodzący dotychczas miesięcznik „Wiadomości LOPP." przemienić na wydawnictwo kwartalne, o czem Komitety i Koła poinformowane zostały przez swych delegatów na powyższe Zgromadzenie.

Stosując się zatem do wyżej wymienionej uchwały zaprzestaliśmy wydawania „Wiadomości LOPP." przez przeciąg kilku miesięcy dając obecnie w ręce naszych członków pierwszy numer kwartalnika „Wiadomości LOPP." w zmienionej szacie.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego LOPP., przechodząc z wydawnictwa miesięcznego na kwartalne, kierował się w pierwszym rzędzie względami budżetowymi, gdyż mając przed sobą bardzo rozległy program inwestycyjny i pragnąc go całkowicie wykonać, musi ograniczyć wydatki propagandowe.

Kwartalnik „Wiadomości LOPP." pozostaje nadal urzędowym organem Poznańskiego Komitetu Wojewódzkiego LOPP. i jako taki zawierać będzie oprócz artykułów fachowych i popularnych, obszerny dział informacyjny, sprawozdawczy i t. d. Na łamach naszego pisma starać się będziemy zilustrować stan organizacji w najdrobniejszych jej przejawach na terenie Wielkopolski, przez co pragniemy ukazać naszym członkom rozwój instytucji, oraz sposoby użytkowania Waszych miesięcznych składek.

Kontynuując w roku 1928 pracę zmierzającą do rozwoju naszego lotnictwa nie możemy zapominać ani na chwilę, że praca nasza umacnia potęgę państwa i wielkość narodu. Są to dwie wartości stwarzające głęboki szacunek tak ze strony przyjaciół — jak i wrogów.

Jasną i dla wszystkich dzisiaj zrozumiałą jest sprawa, że mocarstwowe stanowisko państwa zależy jedynie od tych jego obywateli, którzy potrafią myśleć społecznie i patrjotycznie.

Tysiąc ludzi mających wytknięty cel solidarnego czynu, związanych ze sobą węzłami jednej idei i pracujących dla niej, stwarzają moc i potęgę nieopisaną. Ta potęga, siła i stanowisko mocarstwowe — to nasz cel, do którego zdążać musimy, zwalczając wszelkie na drodze przeszkody.

Spójrzmy na pogrzebione już dzisiaj w pamięci lata naszej niewoli, kiedy każde najdrobniejsze powodzenie, podnosiliśmy do olbrzymich rozmiarów, aby pokrzepić serca i umysły. Jak ognia baliśmy się sa-

mokrytycyzmu w tem głębokiem przekonaniu, że wpływa on bardzo ujemnie i osłabiająco na nasze dusze. I oto stało się, że zrzuciliśmy kajdany, poczuliśmy pełnię wolności, weszliśmy na drogi życia międzynarodowego. I właśnie teraz, kiedy winniśmy być świadomi swoich wartości i sił — my przeceniamy się. Nikt jednak nie wysunął pytania z jakiego to powodu należy nas wyżej cenić.

Na wielkiej arenie życia międzynarodowego mogą nam zapewnić stanowisko, które nam się należy, wyłącznie tylko konkretne czyny. Dlatego też z dumą stwierdzamy, że stworzenie w Polsce Ligi Obrony Powietrznej Państwa postawić możemy w rzędzie takich właśnie czynów.

Dowodem tego niechaj będą artykuły prasy francuskiej, naśladownictwo naszej Ligi przez Włochów, zainteresowanie się nią Czechów i w. in.

Stańmy zatem do wyścigu o palmę pierwszeństwa, uzbrojeni w niezłomne postanowienie nie żałowania wysiłków i groszy, a przyszłość da nam sowitą nagrodę w postaci zabezpieczenia naszym pokoleniom spokojnej pracy pod osłoną skrzydeł silnego narodowego lotnictwa.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

W lutym bieżącego roku władze Ligi Obrony Powietrznej Państwa i Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej dokonały ostatecznego połączenia tych dwóch, największych w Polsce, organizacyj społecznych.

Stoimy zatem przed faktem dokonanym, faktem niezmiernie doniosłym nietylko dla obydwóch instytucyj, lecz i dla spraw obrony Państwa.

Rozdzielone dotąd wysiłki pokrewnych sobie stowarzyszeń dadzą obecnie, wskutek połączenia, wyniki znacznie lepsze, potęgując ofiarność społeczeństwa.

Nad nową organizacją, która przyjęła nazwę: „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" (L. O. P. P.) raczył przyjąć wysoki protektorat p. Prezydent Rzeczypospolitej.

Statut nowego stowarzyszenia został już zatwierdzony i obecnie Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Poznaniu w myśl instrukcyj Zarządu Głównego przystąpił do technicznej strony połączenia na terenie Wielkopolski. Komitety i Koła otrzymają odpowiednie okólniki, w myśl których przeprowadzą u siebie złączenie z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej.

Redakcja „Wiadomości L. O. P. P." zawiadamiając swych członków o powyższym, tak ważnym w historji Ligi, fakcie — życzy wszystkim, w najbliższej przyszłości, połączonym placówkom dalszej wydajnej pracy dla Obrony Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Trzyletni program prac L.O.P.P.

i jego wykonanie w r. 1927.

Ogólne Zgromadzenie Ligi w roku 1926 uznało za wskazane na okres 3 lat (1927 — 1929) pomóc materjalnie lotnictwu wojskowemu, bezpośredniemu i w chwili obecnej najważniejszemu — czynnikowi obrony przeciwlotniczej.

Na pierwszem miejscu programu postawiono urządzenie lotnisk. W tym też kierunku idzie praca Komitetu Wojewódzkiego w Poznaniu przy udziale Komitetu Poznań — Miasto.

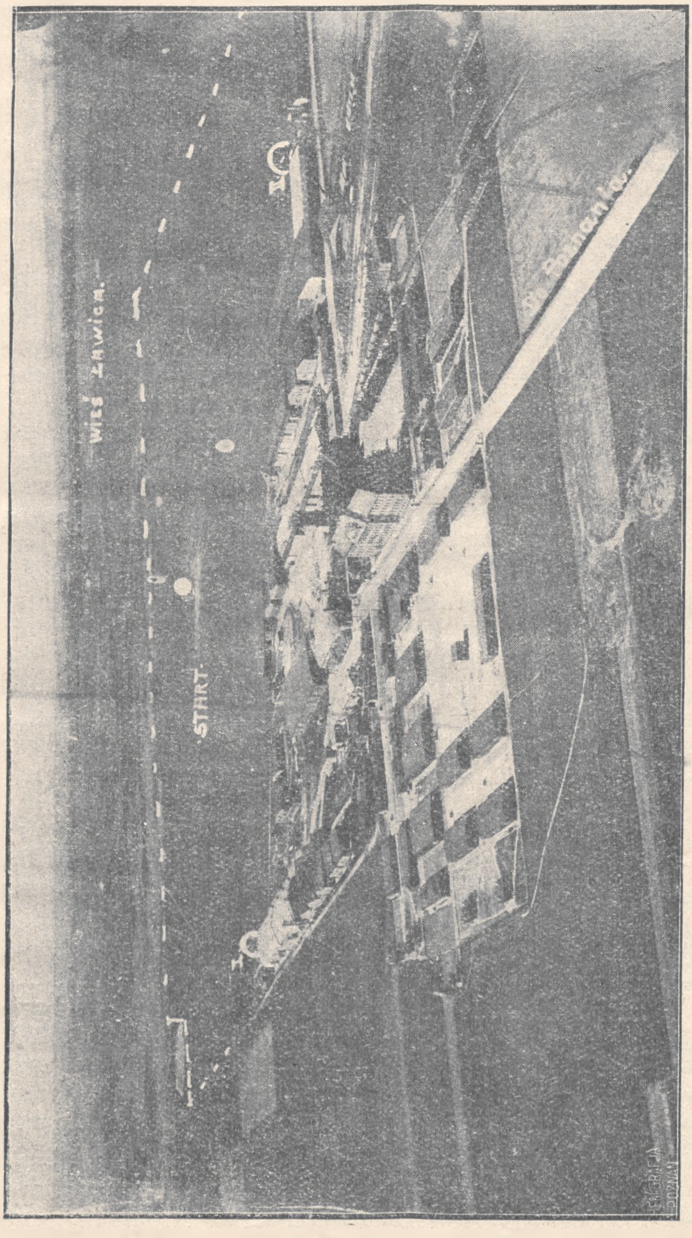
W roku 1927, według programu, Komitety poznańskie miały do wykonania prace następujące:

1) niwelacja lotniska w Ławicy (30.000 zł.)

2) wykończenie budynków w Ławicy (50.000 zł.)

3) doprowadzenie do porządku lotnisk drugorzędnych w Ostrowie i Jarocinie, zaopatrzonych w hangary (po jednym każde) jeszcze za Niemców.

Punkt pierwszy wykonano w roku bieżącym, w 400% dzięki temu, że Pan Wojewoda poznański już z końcem roku ub. przeznaczył na ten cel 120.000 zł., z funduszu t. zw. „Eskadry Wielkopolskiej", pieniędzy zebranych pod popularnem w roku 1925 hasłem „zakup samolotów".



Lotnictwo w Ławicy w roku 1921

Jak się okazało w końcu r. 1926

— lotnictwu wojskowemu samolotów nie tylko nie brakowało, lecz olbrzymie zakupy zagraniczne poczynione przez gen. Zagórskiego podważyły krajowy przemysł lotniczy. Zabrakło miejsca dla płatowców, a personelu tak dla latania jak i dla ich konserwacji.

To też Pan Wojewoda Biniński, po zapoznaniu się z ówczesną sytuacją w lotnictwie uznał za racjonalne nadać akcji „eskadry wielkopolskiej" inny, bardziej odpowiadający chwili, kierunek.

Kosztem około 150.000 zł. wybudowano 2 hangary na Ławicy. Dały one schronienie trzydziestu kilku samolotom bojowym, gotowym w każdej chwili do obrony Państwa.

Następnem zadaniem było zabezpieczenie płatowcom istniejącym jaknajdłuższego żywota, który w dużej mierze zależy od stanu lotniska **podstawowego.** Na ten cel przeznaczono i wydano 120.000 zł. Kompletna niwelacja lotniska w Ławicy (z którego korzystają 3 instytucje: 3 pułk lotn., fabryka „Samolot" i Towarzystwo Transportowe „Aero") — obliczona była przy pełnowartościowym złotym (1925) na 320.000 zł. (225 ha). Więc zadanie w stosunku do potrzeb zostało wykonane na razie w 1/4 — 1/3 części, w stosunku zaś do planu robót na rok 1927 powtarzam w 400%.

Dalsze prace przekłada się na lata 1928 i 1929, licząc też na to, że pewne kwoty wyasygnują Ministerstwa: Spraw Wojskowych i Komunikacji.

Na rok 1928 przygotowano już 15.000 zł., przekazanych przez Komitet Poznań Miasto na poczet przyjętego przez ten Komitet udziału w wykonywaniu programu w kwocie 30.000 zł.

Punkt drugi, czyli wykończenie budynków na Ławicy, Komitet Wojewódzki wykonał już w 100% w stosunku do planu robót.

Większość sumy przekazywanej Szefostwu Budownictwa Wojskowego w Poznaniu użyto na wykończenie t. zw. budynku technicznego (całość kosztuje około 700.000 zł.)

Na znaczeniu tej pracy chcę nieco się zatrzymać.

Budynek, który wykańcza się na Ławicy, nazwano technicznym dlatego, że skupia się w nim całe fachowe szkolnictwo pułku.

Wiadomem jest, że pułk lotniczy kompletuje się w ogromnym procencie z fachowców: ślusarzy, stolarzy, fotografów, elektrotechników i t. p. Nieznaczny tylko odsetek rekrutów przeznacza się dla służby administracyjnej i wartowniczej.

To też po przejściu dwumiesięcznej, podstawowej szkoły rekruta, szeregowiec idzie na 4—5 miesięcy na kursy fachowe.

Najliczniejszym kursem jest szkoła obsługi lotniczej (około 200 szeregowców), która ma za zadanie wyszkolić pomocnika mechanika płatowcowego, i przygotować go do ew. przejścia Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy. W tej-że szkole doskonalą się młodsi rzemieślnicy w zawodach potrzebnych do pracy w warsztatach parku pułkowego (ślusarze, stolarze, tapicerzy, lakiernicy i malarze, kowale, blacharze, elektrotechnicy, rusznikarze itd.)

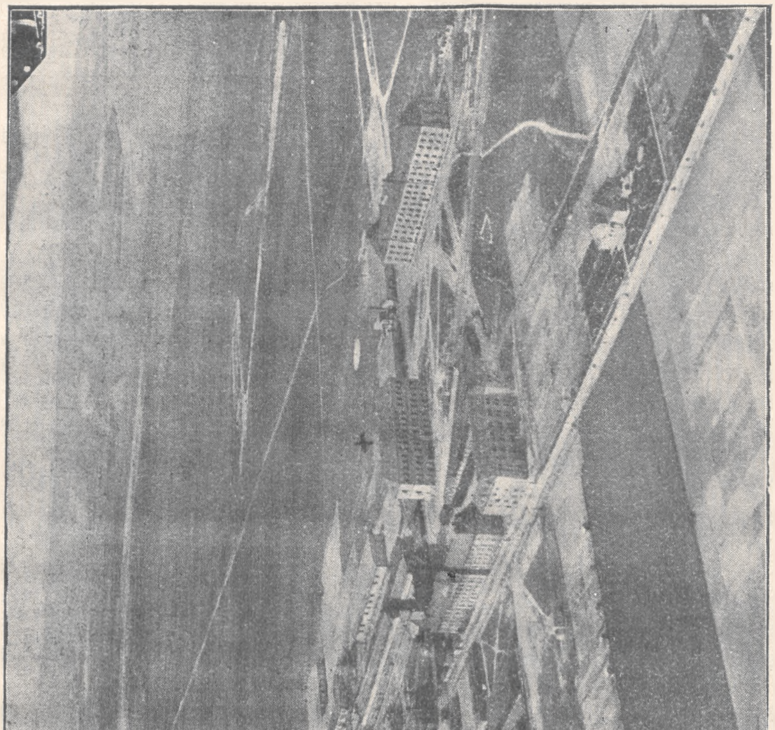
Szkoła ta uzupełnia również wiadomości szoferów, kształcąc ich na mechaników samochodowych.

Otóż budynek techniczny da możność szkolenia tych fachowców w warunkach prawie że idealnych. Jak taka systematyczna praca, prowadzona w warunkach szkoły przemysłowej, odbija się na stopniu kultury i fachowości robotnika poznańskiego, nie trzeba tłumaczyć.

Pierwsze piętro budynku technicznego przeznaczone jest na szkolenie fotografów. Dotychczas t. zw. pluton fotograficzny pracował w przygodnych ubikacjach, mało nadających się na ten cel. Obecnie będzie posiadał wzorowe ciemnie, laboratorja, **kreślarnie** i **olbrzymią**

salę, zaopatrzoną w ekran dla kina i latarni projekcyjnej.

W tej sali będą też prowadzone ćwiczenia personelu zawodowego. Obecnie, wspaniale urządzone sale pozwolą młodemu żołnierzowi opanować wiedzę radjotelegrafji i telefonji ze znacznie mniejszym nakładem pracy, a nieporównanie lepszym rezultatem.



Lotnisko w Ławicy w roku 1927.
Udział L. O. P. P. w rozbudowie lotnictwa około 350.000 zł. × Budynek techniczny. W głębi 2 hangary ufundowane przez L. O. P. P.

Drugie piętro zajmie pluton łączności, pracujący dotychczas na poddaszu jednego ze starych budynków w warunkach wprost opłakanych.

Tamże będzie urządzona wzorowa stacja meteorologiczna.

Na dole, obok kotłowni centralnego ogrzewania budynku, znajduje się tak zwana sala bombardowania o 9-metrowej wysokości, przeznaczona dla ćwiczeń personelu latającego, bombardowania i strzelania z powietrza oraz dla wszelkich zajęć taktycznych. Na jednej ze ścian będzie namalowana mapa w skali 1 : 50 000, obejmująca część Polski i Niemiec od Warszawy aż po Berlin włącznie.

Mapa ta, którą każdy lotnik będzie miał przed oczami codziennie, ułatwi mu niezmiernie orjentację na wypadek wojny.

Po tak pobieżnem zapoznaniu się z „budynkiem technicznym", który może szczegółowo obejrzeć każda przybywająca na Ławicę wycieczka, łatwo zrozumieć, że grosz oddany na L. O. P. P. wraca do społeczeństwa stokrotnie opłacony w postaci wiedzy fachowej, danej corocznie czterystu dzieciom tego społeczeństwa.

Wygrywa robotnik przez udoskonalenie się w swym zawodzie, wygrywa przemysłowiec otrzymując b. dobrego robotnika, wygrywa rolnik, gdyż jego czeladnik zna się na maszynach rolniczych o wiele prostszych od samolotu, wygrywa wreszcie naród cały, gdyż członkowie jego są wdrożeni w systematyczną pracę, wychowani w duchu dyscypliny społecznej i wzmocnieni fizycznie przez ćwiczenia i pracę w warunkach prawie idealnych.

Do pracy na lotniskach w Ostrowie i Jarocinie L. O. P. P. przystąpi z początkiem wiosny.

S. A.

Jak i gdzie propagować Lotnictwo.

Po dłuższej martwocie i nieudolnych próbach stworzenia jakiejkolwiekbądź sportowej organizacji lotniczej, powstają w Polsce: Aeroklub Rzeczpospolitej Polskiej, Aeroklub Akademicki i Sportowe Koło Balonowe.

Sport lotniczy posiada, choć wielu może nie zdawać się to słusznem, niesłychanie ważną rolę tak w samym rozwoju, jak i w zapewnieniu ciągłości pracy w dziedzinie lotnictwa. Skupia zainteresowane jednostki, dając im możność doskonalenia własnych koncepcyj, przygotowuje kadry rezerw lotniczych, wreszcie popularyzuje lotnictwo jako środek komunikacji.

Na szlakach powietrznych rozpoczęła się cicha, lecz zażarta walka konkurencyjna ras i narodów o panowanie nad żywiołem, któremu przypadnie w najbliższej przyszłości taka sama rola w ustroju ekonomicznym i politycznym na naszym globie, jaką oddawna odgrywają wodne przestrzenie mórz i oceanów.

Na zachodzie Europy rozwija się bujnie przemysł lotniczy, obejmujący prawie wszystkie gałęzie przemysłu ogólnego, rozwija się i lotnictwo sportowe, uzyskując daleko idące subsydja i pomoc.

Nasz przemysł lotniczy zapoczątkował wprawdzie swój byt, lecz tkwi ciągle w stadjum niedorozwiniętem i opierając się wyłącznie na zagranicy nie jest w stanie zapewnić sobie tak rozwoju jak i rynków zbytu. Składa się na to w znacznej mierze brak lotnictwa sportowego i typów własnych silnika.

„Bez silników — niema lotnictwa" mówią zagranicą i dla nas winno to stać się bodźcem do czynu nad zapełnieniem tej luki. Akcję w tym kierunku już zapoczątkowano; inżynierowie tworzą, zdobyliśmy nawet parę poważnych rezultatów, lecz tu specjalnie główną rolę odegrać musi czas.

Z radością wypada przywitać zapoczątkowanie lotnictwa sportowego i to tembardziej, że wyszło ono z inicjatywy młodej generacji.

Aeroklub Akademicki ma za zadanie skupienie, nietylko dotąd roz-

proszonej i w większości wypadków pracującej w trudnych warunkach, młodzieży akademickiej, lecz też wszystkich osób, interesujących się lotnictwem. Ma też za zadanie prowadzenie jak najdalej idącej propagandy konieczności i rozwoju lotnictwa w Polsce i umożliwienie zainteresowanym uprawiania sportu lotniczego.

Będzie to placówka zdrowej myśli lotniczej wśród naszego społeczeństwa, która stworzy inteligentne kadry propagandy lotniczej, zainteresuje i umożliwi pracę jednostkom zdolnym i stworzy szeregi pilotów i fachowych obrońców kraju.

Winniśmy zatem okazać Aeroklubowi Akademickiemu najdalej idącą pomoc i opiekę w jego zamierzeniach, mających znaczenie ogólno - państwowe.

Aeroklub Polski będzie placówką Rzeczypospolitej, o charakterze reprezentacyjnym i będzie łączył w sobie wszystkie organizacje lotnicze w kraju; ze względu jednak na wysokie opłaty nie będzie dostępnym dla szerokich mas akademickich i uboższej inteligencji. Polska zatem będzie miała dwa aerokluby. Podobny podział widzimy i zagranicą.

O zakresie wiele skromniejszym organizuje się też z inicjatywy oficerów „sportowe Koło Balonowe", które również będzie miało duże znaczenie dla ogólnego rozwoju Polskiej Żeglugi Powietrznej, a którego celem będzie skupienie i umożliwienie sportu balonowego oficerom rezerwy i ogółowi zainteresowanemu, a głównie młodzieży. Nie będąc w stanie w niniejszej wzmiance omówić szczegółowo czynny udział młodzieży akademickiej zagranicą w sporcie i pracy z dziedziny lotnictwa, wspomnę jedynie, że w Niemczech prawie przy wszystkich wyższych uczelniach istnieją organizacje sportowe lotnicze, zorganizowane w ogólny związek, liczba czynnych członków w 1926 r. wynosiła 8.600 na 96.000 ogólnej liczby studentów. W Monachjum w r. 1920 miejscowy Aeroklub Akademicki wyszkolił 45 studentów na pilotów. Należy też podkreślić liczny udział profesorów, inżynierów lotniczych i innych w pracy aeroklubów.

Ogromny rozwój i dorobek swój w dziedzinie głównie lotu szybowego zawdzięczają Niemcy czynnemu udziałowi młodzieży akademickiej.

Nie należy jeszcze zapominać o modelarstwie lotniczem, które nie objęte wprawdzie programem aeroklubów, organizowane jednak systematycznie i planowo we wszystkich szkołach i gimnazjach, pracuje z zapałem i bardzo owocnie na niwie lotniczej; ten dział traktują Niemcy, jako przedszkoły do dalszej pracy.

Subsydjują i zakładają modelarnie, świadomi wielkich rezultatów, jakich stąd trzeba się spodziewać, tak pod względem przygotowania jak i propagandowym.

Przykład to jeden więcej dla nas!

Musimy zabrać się do pracy energicznie w tym kierunku, a przedewszystkiem iść z pomocą jednostkom, które wykazują, że młodzież polska dużo może zdziałać. Mam tu na myśli konkurs awionetek w Warszawie.

Na młodzież szkolną również trzeba zwrócić baczną uwagę.

W dążeniu do posiadania silnego lotnictwa i zabezpieczenia jego rozwoju należy wpoić w podrastające pokolenie zamiłowanie do samolotu i uświadomienie roli, jaką ono odegra w niedalekiej przyszłości.

Młodzież, zwłaszcza na prowincji winna być informowana o lotnictwie stale, pouczana i zaciekawiana; w młodszych klasach winno być w każdej szkole na odpowiednio poważnej stopie postawione modelarstwo lotnicze.

Bardzo byłoby pożytecznem, by w pracach tych wzięło udział nauczycielstwo, urządzając młodzieży specjalne kursy informacyjne.

Nauczyciele fizyki, matematyki, chemji, a nawet przyrody, mogliby

zainteresowywać młodzież i wpajać jej zasady elementarne dynamiki lotu i techniki lotniczej — działów dotąd nie omawianych w podręcznikach szkolnych.

W szkołach nadto winny być stale urządzane w fachowem i przystępnem opracowaniu odczyty i pogadanki ilustrowane przezroczami lub wyświetlane filmy lotnicze.

Wreszcie uświadomienie szerokich mas włościańskich, stanowiących 70% naszej ludności winno spocząć po części i na nauczycielstwie szkół powszechnych.

Dotychczas nie wszystkie środki propagandowe są należycie wykorzystane; większość młodzieży szkolnej nic nie wie o lotnictwie, a żadna dotąd szkoła z prowincji nie zwiedziła jeszcze w wycieczce zbiorowej ani lotniska, ani hangarów ani fabryk lotniczych.

Należy uregulować te sprawy, a opierając się na młodzieży możemy być pewni, że L. O. P. P. przysporzy to niewątpliwie wielu członków i sympatyków, przysporzy inżynierów lotniczych, pilotów i mechaników lotniczych, konstruktorów itd. — a państwu zapewni siłę.

Haes.

Sztuka dowodzenia w lotnictwie.

IV.

Duch jednostki a dowodzenie.

(Dok. — patrz nr. 24 „Wiadomości LOPP".).

Wracając po dłuższej przerwie do moich studjów sztuki dowodzenia w lotnictwie będę się trzymał nadal broszury Des Loges.

„Odwaga żołnierza jest pochodnią stanu jego ducha" — twierdzi Des Loges i przytacza jako dowód następujący fakt:

„W lutym 1916 r., gdy eskadra nasza (francuska) znajdowała się w M...., zdarzył się w nocy wypadek. Spadł jeden samolot; lotnicy nie tylko byli zabici, lecz skutkiem pożaru spaleni na węgiel, a dalszą eksplozją bomb, znajdujących się na płatowcu, rozszarpani na kawałki.

W dniu następnym żołnierze eskadry byli nadzwyczaj małomówni, a każde wspomnienie o katastrofie przejmowało ich dreszczem. Żal i smutek były ogólne. Nie będąc w stanie zapomnieć o katastrofie lotnicy wciąż rozmawiali o jej przyczynach. Oskarżano kolejno: dowództwo, pogodę, płatowiec, silnik, wreszcie same loty nocne".

„Ażeby podobny stan umysłów zrozumieć, trzeba znaleźć się w położeniu eskadry, która przechodzi od latania w dzień do lotów nocnych, czyli przeżywa gruntowną zmianę charakteru swej działalności".

„Już samo latanie nie jest dla człowieka zajęciem normalnem, tem mniej jest niem lot nocny".

„W rękach dowódcy — mówi Des Loges — leży możność podniesienia ducha jednostki, jak również całkowitej jego utraty".

Otóż dowódca francuski po katastrofie, ażeby przeciwdziałać jej demoralizującemu wpływowi, ułożył następujący plan postępowania: nie mówić o wypadku, a jeżeli trudno tego uniknąć, to mówić jak o rzeczy małoważnej (wobec wojny), nie zasługującej na specjalną uwagę, wzbudzić współzawodnictwo pomiędzy załogami płatowców, zachęcić do prześcigania sąsiednich eskadr. Personel zajęto strzelaniem i sportem.

Skutki, jak twierdzi Des Loges, — były dobre i nastąpiły szybko.

Oddziaływanie dowódcy na ducha jednostki obserwowałem na moim przełożonym i przyjacielu kapitanie K...., o którym już pisałem dawniej. Na wiosnę 1917 r. sformował on dywizjon myśliwski z 3 eskadr, z których żadna dotychczas myśliwską nie była. Osobistym przykładem potrafił on wzbudzić w nas nadzwyczajny zapał do pracy. Piloci przyzwyczajeni w lotnictwie obserwacyjnem do walk obronnych, liczący tylko na karabin maszynowy obserwatora (wówczas pilot płatowca dwumiejscowego K. M. nie posiadał), piloci nie mający żadnego doświadczenia myśliwskiego — szukali nieprzyjaciela zawsze i wszędzie. Spotkanego atakowali, jeżeli nie zbyt umiejętnie to nader odważnie. Walki zwykłe odbywały się na odległości kilkudziesięciu metrów. Rozległy front dwóch armij był od tej chwili dla nieprzyjaciela zamknięty.

Niestety w momencie najmniej odpowiednim, gdy piloci osiągnęli znaczną już wprawę, gdy walki zaczęły przynosić namacalne rezultaty w postaci zbitych płatowców nieprzyjaciela, dowódca nasz wracając po zwycięstwie na własne lotnisko rozbił się na śmierć.

Dywizjon opanowało przygnębienie, które z czasem przeszło w pewną apatję.

Zapał znikł wraz ze ś. p. kapitanem K.... Następca jego, człowiek niezwykłej odwagi osobistej, nie posiadał czegoś, co potrzebne jest dowódcy. Wzniecić zgasły ogień nie udało mu się aż do końca wojny.

Charakterystyczny był zabobonny strach szeregowych, gdy w nocy tuż po pogrzebie dowódcy, jakiś zuchwały Niemiec zaatako-

wał lotnisko z wysokości kilkunastu metrów bombami i z karabinu maszynowego. Słyszałem jak powiadali sobie żołnierze „Niemiec już wie że K.... niema", a i nam oficerom, niejednemu myśl ta przeszła przez głowę.

Jak może działać dowódca na lotników bezpośrednio i natychmiast wykazuje następujący przykład.

W r. 1920 major (obecnie pułkownik) K... na jednem z lotnisk na Wołyniu przygotowywał się z eskadrą do wyprawy na bombardowanie bolszewików. Załogi były w samolotach, motory zapuszczone, oczekiwano tylko na znak dowódcy, ażeby startować.

Wtem na horyzoncie ukazuje się polski samolot. Major K.. mówi do oficera startowego „Zaczekamy, może coś nowego przyniesie".

Gdy nowy samolot szedł już do lądowania stała się rzecz straszna — samolot wpada w korkociąg i rozstrzaskuje się tuż koło startu.

„No nic już nie powie" mówi major K.., daje gaz i startuje: jeden po drugim startują za nim lotnicy eskadry. Wyprawa była dokonana, a strach i depresja zabite w zarodku.

Des Loges opowiada dalej, jak na wiadomość, że eskadra francuska, w której stał się opisany wyżej wypadek, przechodzi z Lotaryngii pod Verdun, niezmiernie się ucieszyła „Idą przecież — pisze on — aby wykonać pracę wyjątkowo ważną, mogą się odznaczyć, idą na pomoc swoim towarzyszom, wezmą udział w zdarzeniach, o których mówi cały świat".

Eskadra spełniła swój obowiązek jaknajlepiej nie zważając na ciężkie straty.

„Jakie są przyczyny tej odwagi — pyta Des Loges — dlaczego lotnicy tej eskadry pracują inaczej w Lotaryngji, a inaczej pod Verdun"

„Składa się na to kilka czynników. Przykład przełożonego jego wpływ przez sposób dowodzenia, jego nadzwyczajna życzliwość brak jakiejkolwiek chwiejności w postępowaniu, sprawiedliwość i ofiarność".

Podkreśla tu Des Loges znaczenie akcji zaczepnej na froncie. Istotnie natarcie pociąga za sobą wszystkich, lecz lotnictwo ma tę przewagę nad innymi rodzajami wojsk, że w swem właściwem działaniu, w powietrzu zawsze może nacierać. Niech tabory się cofają — lotnik leci naprzód i atakuje. Ten moment pracy lotnika należy wykorzystać.

Gdy Budienny parł na Lwów, nasi lotnicy, ożywieni duchem zaczepnym, atakowali go od świtu do nocy, wstrzymując jego pochód i nieraz rozpraszając całe dywizje.

Dowódca winien wychowywać swój oddział.

„Lecz ażeby dowodzić mało być tylko doskonałym wychowawcą, dowódca winien być dobrym technikiem, a przedewszystkiem posiadać doświadczenie lotnika". Szczęśliwe są te eskadry, dywizjony i pułki, które posiadają dowódców doświadczonych lotników" pisze Des Loges.

„Znają oni ten konieczny i możliwy wysiłek, którego się domagają stopniowo, opierając swą pracę na wpojeniu zaufania do płatowca. Dla ducha jednostki zaufanie to jest konieczne".

Wskazówki dla dowódców.

„Karjera lotnika — pisze Des Loges — zaczyna się prawie zawsze okresem nieświadomości. Ta nieświadomość jest nawet potrzebna dla lotnika początkującego. Częstokroć staje się ona przyczyną jego najpiękniejszych bohaterskich czynów"

Jednak stan nieświadomości nie trwa długo lotnik szybko nabiera doświadczenia. Ten drugi okres, okres siły wieku lotnika, wcześniej czy później przechodzi w starość. Starość lotnicza wyraża się w zniechęceniu do latania — mówią wtedy — „on się wylatał!"

Nieraz zanik chęci do wznoszenia się w powietrze po pierwszym dłuższym lub krótszym wypoczynku przechodzi. Znam wypadki „częściowego wylatania": np. pilot nie może wznieść się ponad pewną granicę wysokości, — osiągnie 500 m. i dalej samolot jakoby nie idzie. Drudzy zaczynają bać się lądowania, inni znów nie mogą się oderwać od lotniska, nie czują zaufania do pewnych systemów samolotów i t. d.

Lotnicy „wylatani", o ile nie chcą się przyznać, że nastąpiło to z własnej ich winy, czy też przemęczenia długą służbą w lotnictwie, mogą na młodych pilotów wywierać wpływ nader niepożądany. „Naprzykład — pisze Des Loges — stary pilot mówi: Nie będę nigdy latać na samolocie z motorem z tyłu, — nie mam zamiaru w razie wypadku dostać trzysta kilo w plecy. — Młody pilot zastanawia się nad temi słowami i odczuwa pierwsze wrażenie strachu".

Osobiście, na początku mojej kariery lotniczej, chętnie latałem na samolocie Voisin, który miał silnik za skrzydłami i za kabiną załogi. Pamiętam jednak dobrze, że rozmowy podobne do przytoczonej przez Des Loges zaczęły po pewnym czasie na mnie działać. Nie zaniechałem latania na Voisinie dla tego że znalazłem na jad „wylatanych" odtrutkę w postaci rozumowań — a jednak maszyna ta ma tę wielką zaletę że na niej o katastrofę bardzo trudno. Motor jeden z najpewniejszych (wówczas) lądowanie nadzwyczaj łatwe, pozatem wygodna do wszelkiego rodzaju przelotów czy to służbowych, czy też dla własnej przyjemności".

Lotnicy w stosunku do samolotów są na ogół bardzo konserwatywni. Każdym nowym systemem zachwycają się dotąd, dopóki nie każą im na nim latać. Wtedy zaczynają szukać w nowej maszynie wszystkich możliwych i niemożliwych wad.

W r. 1916 sprowadzono z Francji do Rosji nowe samoloty (myśliwskie) Nieuport.

Dobrze znany na gruncie poznańskim śp. pilot Haber-Włyński, po pierwszych lotach na Nieuport'cie mówił: „Planuje jak młotek", czyli, że płatowiec po zatrzymaniu silnika nie opuszcza się lotem ślizgowym, lecz spada kamieniem.

Opinja ta szybko się przedostała na front. Nieuport'a zaczęli uważać za samolot bardzo trudny, na którym nie każdy potrafi pilotować.

W roku 1918 będąc we Francji latałem na Nieuport'cie już jako na maszynie szkolnej, dostępnej każdemu uczniowi.

W roku 1925 wprowadzenie u nas Potez'a XV spotkało się z dużą niechęcią ze strony pilotów, którzy nazywali ten samolot latającem pudłem.

Obecnie można stwierdzić, że za okres trzech lat wypadków śmiertelnych na Potez'ach prawie nie było, w każdym razie żadnego z winy samolotu.

Przytoczone przykłady bardzo są zbliżone do zjawiska „wylatania się", lecz szybko mijają. Des Loges nazywa je „uczuciem wylatania się". „Dobry dowódca — pisze on — nie powinien dopuścić żeby przemijające uczucie to stało się faktem".

„Drogą ku temu jest przewidywanie; usunąć zaś uczucie „wylatania się" jest obowiązkiem dowódcy. Winien on użyć do tego całe swe doświadczenie i wszelkie środki jakimi rozporządza. Działać zaś należy ostrożnie, pamiętając że wola jest źródłem siły i odwrotnie".

Dalej przechodzi Des Loges do omówienia stosunków pomiędzy personelem latającym, a nielatającym, technicznym i pomocniczym — nazywanym w gwarze lotników francuskich pełzającym.

„Pomiędzy personelem latającym a nielatającym zawsze będzie istniał pewien antagonizm. Natura „latających" zdaje się być nie tą samą co „pełzających". Lecz antagonizm ten ma również swe dobre strony. Ułatwia on dowódcy wzbudzenie współzawodnictwa i wogóle ułatwia dowodzenie.

„Przełożony w lotnictwie dowodzi dwiema „kastami", które warte są jedna drugiej. Nie powinny one stronić od siebie, przeciwnie muszą utrzymywać doskonałe stosunki i zupełne koleżeństwo. Najlepszym środkiem zatarcia wspomnianego antagonizmu zdaje się być umożliwienie przejścia „pełzających" do „latających" i odwrotnie. Nie trzeba się łudzić, że latać można bez końca.

Byli „latający" są doskonali na kierowniczych stanowiskach obsługi technicznej, doświadczenie ich zmusza innych do posłuchu.

„Strzeżcie się lepiej takich — pisze Des Loges" — którzy noszą odznakę pilota, a całe ich doświadczenie zdobyte jest w biurach na ziemi. Tacy albo są bierni i stają się wtedy doskonałym przykładem martwego ciężaru — balastu w samolocie, albo też niebezpieczni w swych zapędach, które wprowadzają w życie kosztem innych lotników".

„Stawiam tu pytanie — czy można zatrudniać personel latający **czasowo** w administracji, organizacji lub rachunkowości? — Tak. Daje to duże korzyści, lecz powinno pozostać miarą wyjątkową. Zostawcie pilotom — pilotaż. Bazgranie papierów wydaje się im pracą bezużyteczną. Dobry dowódca lub kierownik do pewnego stopnia potrafi wstręt ten przezwyciężyć. Lecz lotnik przedewszystkiem winien latać. Wybaczcie jemu jego pogardę do kancelarji, później zrozumie on ją lepiej i pojmie jej niezaprzeczalną potrzebę".

Niestety czasy pokojowe wymagają pracy kancelaryjnej nieporównanie więcej niż wojna. W pułku lotniczym nikt za oficerów tegoż pułku czynności kancelaryjnych i administracyjnych nie wykona. Rola dowódcy w tym wypadku sprowadza się do umiejętnego podziału pracy. Przedewszystkiem należy zatrudnić „wylatanych". Dać im możność nie czuć się bezużytecznym balastem w jednostce bojowej, usunąć możność szkodliwej gadaniny, o której pisałem wyżej, a która jest wynikiem zmuszania ich za wszelką cenę do latania.

Należy unikać wyznaczania do jakichkolwiek prac administracyjnych niewprawionych młodych pilotów, na których niekorzystnie odbija się wszelka przerwa w lataniu. Reszcie personelu przydzielić pracę równomiernie i tak, ażeby każdy mógł latać.

Z tego też powodu w biurach jednostek lotniczych personel winien być liczniejszy niż w innych broniach. Piechur nie „straci serca" do chodzenia po ziemi — lotnikowi zaś niebezpieczeństwo to w stosunku do latania grozi stale.

Oszczędności na personelu spowodują albo administrację kulejącą, albo fakt, że część lotników przestanie latać.

„Lotnik lubi zmiany — pisze Des Loges — szuka on rzeczy nieznanych. Nie hamujcie dążeń jego do zmiany garnizonu, naturalnie w ramach budżetu. Zgadzając się na te przeniesienia dużo zyskacie, gdyż podtrzymacie tem ducha lotniczego w swych podwładnych".

Nam o tem nie trzeba wspominać, raczej odwrotnie; dajcie możność sformować z pułku jednostkę bojową nie hotel.

Zresztą gdy lotnik francuski szuka zmiany miejsca, jedzie on z Dijon do Indo-Chin, z Bourget do Marokko lub Syrji. U nas niestety z Poznania do Bydgoszczy, z Bydgoszczy do Dęblina i tak w kółko.

„Wreszcie — mówi Des Loges — dowódca obowiązkowo winien latać. Dobrze czy źle latać, nie gra to wielkiej roli. Lecz nie można dowodzić nie dając podwładnym przykładu".

Des Loges kończy swą broszurkę dwoma krótkiemi rozdziałami „Święta jedność" i „Wnioski".

W pierwszym mówi on o antagonizmie istniejącym pomiędzy pułkami myśliwskimi, obserwacyjnymi i niszczycielskimi. Nas to mało interesuje, gdyż mamy pułki mieszane, w których antagonizm pomiędzy różnego rodzaju eskadrami nie istnieje.

Nie interesuje nas również kwestja utworzenia z lotnictwa odrębnego rodzaju broni, gdyż wprowadzono to u nas jednocześnie z formowaniem pierwszych jednostek lotniczych. Zresztą i we Francji zasada ta obecnie weszła w życie.

Natomiast sprawa koleżeństwa lotników z żołnierzami innych broni, obchodzi nas również.

„Nie chcę widzieć — pisze Des Loges — lotnika odosobnionego, który zjawia się na pole ćwiczeń z dążeniem do odrębności, z twarzą samotnego rycerza".

„To co dobrze umieją lotnicy oddziałów obserwacyjnych umieją i inni, szczególnie zaś dowódcy oddziałów innych broni współpracujący z lotnictwem".

„Lotnicy! Jeden za wszystkich, a wszyscy za jednego! Pozostańcie takimi jakimi byliście w wojnie: przystępni dla wszystkich. Niech wasze kasyno będzie szczególniej gościnne dla kolegów z innych broni. W ten sposób zyskacie ich pod każdym względem.

„Lecz ze strony piechura, artylerzysty, sapera lub kawalerzysty zazdrość w stosunku do lotnika jest również bezpodstawną. Drzwi do lotnictwa stoją otworem pozostaje tylko wejść przez nie".

„Dla ułatwienia rekrutacji lotnictwa zastosowano pewne środki zachęcające, lecz w chwili obecnej są one daleko od doskonałości".

„Chciałbym widzieć lotnika we wspaniałym mundurze, podobnym do morskiego, gdyż lotnik jest żeglarzem powietrza. Żegluga zaś powietrzna podobna jest do żeglugi morskiej".

„Chciałbym go widzieć dobrze uposażonym, gdyż tego wymaga jego reprezentacja, jego doświadczenie i ryzyko, które skraca czas jego życia".

We „wnioskach" Des Loges pisze: „Dowodzenie jest sztuką trudną. Trudności, z któremi musi walczyć każdy przełożony nie są jeszcze przez ogół zrozumiane. Trudności tych w lotnictwie istnieje więcej niż w innych broniach".

„Ażeby je pokonać, dowódca — lotnik winien być psychologiem, technikiem i wychowawcą.

„Przytaczaliśmy kilka przykładów strachu i odwagi oraz wpływu tych uczuć na ducha jednostki. Dowódca, psycholog musi poznać te zjawiska, znaleźć środki na usunięcie strachu, a spotęgowanie odwagi. Winien on kierować duchem swego oddziału".

„Przez gruntowne poznanie wszystkich specjalności lotnictwa, mechaniki, elektrotechniki, uzbrojenia, fotografji itp. wytwarza się dowódca-technik, który wykorzysta swe wiadomości celowo i stopniowo szkoląc podwładnych".

„Ażeby oddział osiągnął duchową i techniczną gotowość bojową, wyszkolenie musi być prowadzone nader intensywnie".

„Przygotowanie się do wojny, które w całem wojsku jest jedynym celem musi być prowadzone w ścisłej łączności lotnictwa z innemi broniami.

„Święta Jedność", gdy będzie osiągnięta, zapewni dowódcom „piątej broni" zaufanie ogółu i ułatwi postawienie lotnictwa na tym wysokim poziomie, którego niewątpliwie będzie od nas wymagała przyszła wojna".

Abżołtowski,
pułk. S. G. pilot.

KONIEC.

Z radjo-techniki lotniczej.

Coraz to nowe horyzonty odsłaniają się przed nauką współczesną; uczeni co pewien czas przedostają się hurmem przez nowy wyłom, gdy dojrzą nieznaną im inną jakąś drogę.

Jeszcze przed kilku laty fale elektryczne były czemś bardzo tajemniczem, z bojaźnią niektórzy oglądali iskierniki Hertza, lub z nieprzyjemnym dreszczem brali do ręki słuchawki w obawie przed uderzeniem pioruna.

Upłynęło lat kilka, uprzedzenia zniknęły, a samo radjo, ciągle kształtowane w coraz wyższe formy, stało się z jednej strony narzędziem pospolitem, tak jak ze strony drugiej niezdownem.

I dziś, choć może niektórzy traktują je jeszcze jako „curiosum", jako instrument wyrzucający z siebie nieskończenie obfity repertuar jazzbandów, prelekcyj, tenorów czy sopranów, to jednak innego zdania są już ludzie lecący wśród mgieł szlakiem podniebnym, co się zbłąkali w labiryncie powietrznych przestrzeni, którym cień nocy zasłonił oczy.

Na linjach komunikacji lotniczej zagranicą wprowadza się do każdego samolotu wieloosobowego radjo-

aparat nadawczo - odbiorczy; obsługuje go radjotelegrafista w locie, utrzymując stale kontakt z ziemią i nie jeden już dziś pasażer błogosławi wynalazek, który uratował mu życie.

W Polsce od niedawna Polska Linja Lotnicza w porozumienu z towarzystwem radjotechnicznem przeprowadza codziennie na lotnisku Mokotowskiem próby zastosowania radia w komunikacji lotniczej.

W tym celu jeden z samolotów P. L. L. został wyposażony w specjalny aparat radjowy, który zawiera stację nadawczą i odbiorczą wykonaną całkowicie w kraju. Stacja ta pozwala na swobodną rozmowę telefoniczna między samolotami na odległość 500 klm

Aparatura posiada moc w antenie 200—280 wolt i jest w stanie operować zakresem fal od 600 do 1.800 metrów. Służy ona jako stacja telegraficzna, nadając ciągłemi falami modulacyjnemi, co umożliwia odbiór na detektor na bliską odległość i jako stacja radjo - telefoniczna - odbiorcza. Dla porozumiewania się telegraficznego odległość dobrego połączenia wynosi ponad 500 klm. Dla radjo - telefonu gwarantowana jest odległość 200 klm.

Zasilanie stacji prądem odbywa się za pomocą prądnicy napędzanej przez śmigiełko uruchamiające się podczas lotu samolotu. Prądnica ta dostarcza prądu niskiego napięcia do żarzenia lamp nadawczych i wysokiego (do 2.500 wolt) do zasilania anody lamp. Prócz tego, w razie potrzeby ładuje akumulatory, które zasilają odbiornik lampowy, używane na stacji nadawczej o mocy emisyjnej 250 wolt, typu Marconiego; aparat posiada dwie lampy, jedna pełni funkcję generatora fal, druga moduluje. Odbiornik jest dostosowany ściśle do samolotu; jest to 5-cio lampowy aparat, przyczem 3 lampy pracują na wysokiej częstotliwości, dwie następne są wzmacniaczem w niskiej.

Jako antenę radjotechnik wypuszcza w locie z samolotu drut długości 60 mtr., który zwija, gdy aparat ląduje.

Po pracy instalacyjnej i całym szeregu prób, odbyła się próba generalna. Samolot P. L. L. podjął się lotu według wskazań z ziemi przez radjo, połączył się z Doliną Szwajcarską, gdzie odbywała się wystawa radjowa, krążył nad Warszawą w ciągłym kontakcie z ziemią, rozmowy słychać było doskonale zarówno w powietrzu jak i na ziemi, rozmawiający mieli wrażenie, że mówią przez telefon. Rozmowy te były podawane zgromadzonej na wystawie publiczności przez telefon za pomocą gigantofonów. Wrażenie było niezwykłe.

I oto wybiła godzina, z którą nasza komunikacja lotnicza ruszy w rozwoju naprzód, podąży śladem zagranicy, rozwinie swe skrzydła ponad horyzonty zapewni państwu przyszłość, a jednostce bezpieczeństwo.

Radjo stanęło do pomocy, sprzymierzone z samolotem — w obronie państwa to duży krok naprzód.

H. S.

Rola obrony przeciwlotniczej z ziemi w cyfrach

(Dalszy ciąg).

Społeczeństwo może przygotować obronę przeciwlotniczą w następujących dziedzinach:

1. Przez przynależenie i popieranie organizacji przygotowania wojskowego.
2. Przez dokładne poznanie i rozwijanie samoobrony tak indywidualnej, jak i zbiorowej.
3. Przez zastosowanie się do zasad i sposobów ochrony zabudowań i objektów.

Organizacja przysposobienia wojskowego może odegrać bardzo ważną rolę w obronie przeciwlotniczej z. ziemi, a mianowicie w dziedzinie służby obserwacyjno-meldunkowej. Wymaga to oczywiście przygotowania do tej pracy i szerokich wiadomości z dziedziny lotnictwa, oraz dokładnego zapoznania się z możliwościami jego działania. Ramy te, aczkolwiek ogólnie podane, zawierają w so-

bie bardzo szeroki materjał i wymagają sprężystości i systematyczności w przygotowaniu i w pracy. Dlatego poszczególne komitety przysposobienia wojskowego winny w swoich rejonach w tym kierunku pracować.

Obronę szerokiego ogółu społeczeństwa jako takiego można podzielić na indywidualną i zbiorową:

Obrona indywidualna polegać będzie na uświadomieniu każdego obywatela, jak się należy zachować podczas ataku lotniczego. Dla zrozumienia jednak poszczególnych czynności jest koniecznem zaznajomienie ogółu ze sposobem działania i skuteczności lotnictwa nieprzyjacielskiego. Tutaj wnioski wyciągamy z doświadczeń wojny światowej uzupełnionych postępami techniki powojennej.

Najgroźniejszym wrogiem społeczeństwa, to znaczy ludności, tak na tyłach armji, jak i wewnątrz kraju będzie lotnictwo niszczycielskie działające w dzień i w nocy.

Najlepszym środkiem przeciwko temu wrogowi będzie uniewidocznienie wzgl. maskowanie, które jednak w dzień jest bardzo trudne, częściowo nawet niemożliwe, o ile chodzi o uniewidocznienie większych zbiorowisk jak miast. Możnaby zastosować jeden środek, a mianowicie zadymianie objektów. Jednakże jest to środek nie zupełnie odpowiedni, gdyż dymy będą zupełnie dobrze widoczne i zwrócą na siebie uwagę nieprzyjaciela; dlatego też można je tylko zastosować ze skutkiem wtenczas, jeśli możemy zadymić obszar kilkakrotnie większy niż sam objekt. Uniemożliwi to lotnikom odnalezienie samego objektu w dymach, a mianowicie zmusi ich do rzucania swoich bomb w dymy i rozproszenia ognia. Objekt sam nie powinien leżeć w środku obszaru zadymionego, gdyż jasnem jest, że nie widząc kątów objektu, dążeniem lotnictwa np. będzie obsiać cały obszar dymów bombami, a mianowicie jego środek, co dałoby większą możność trafienia w objekt. Z prostego rachunku prawdopodobieństwa wynika, że im większy będzie obszar zadymiony — prawdopodobieństwo trafienia będzie mniejsze.

Widzimy więc, że w dzień uchronić się całkowicie przed napadami lotniczymi np. nie jest możliwem. Jak więc powinniśmy się zachować wobec możliwości bombardowania? Otóż najlepszą rzeczą jest unikać zbiorowisk, a więc zastosować zasadę rozproszenia się, to znaczy wszyscy ci, których pobyt w zagrożonem mieście jest niekonieczny, winni się rozmieścić po wsiach, najlepiej, o ile możliwe, po małych osiedlach ukrytych w lesie, w osadach oddzielnych, w pojedyńczych domach samotnie leżących w polu, w leśniczówkach. Bezpieczeństwo i uniknięcie strat przez zastosowanie tego sposobu wzrasta w kwadracie promienia odległości od zagrożonego objektu.

Mieszkańcy pozostający w mieście powinni się ściśle zastosować do rozkazów i zarządzeń władz lokalnych: jak nie przebywać na otwartych miejscach, ulicach, dachach, balkonach, gdyż mogą być rażeni nietylko przez odłamki bomb, ale i przez odłamki własnej artylerji przeciwlotniczej, a winni się udać do schronów wzgl. piwnic specjalnie przygotowanych. Każdy obywatel winien być szczegółowo obeznany z indywidualną obroną przeciwgazową, gdyż ataki lotnicze będą często atakami gazowymi.

Wielkie niebezpieczeństwo jakie przynosi dla npl. atak eskadr niszczycielskich w dzień zniewoli go do przeprowadzenia ataków nocnych. I tutaj pierwszem dążeniem obrony własnej będzie zasada uniewidocznienia się, a mianowicie pogrążenie się w zupełne ciemności, aby nie dać poznać npl. położenia objektu, przy równoczesnem zastosowaniu dymów, aby zapobiec rozpoznaniu w noce jasne lub przy świetle rakiet stosowanych przez lotników, które uwidaczniają teren bardzo silnie.

Widzimy więc, że łatwiej i skuteczniej jest zastosować środki bierne w nocy, jak w dzień jednakże pod jednym warunkiem, o ile każdy obywatel miasta będzie współdziałał w tym kierunku, aby przyćmienie było tak dobre, że objekt sam nie odróżni się od otaczającego go terenu. Z tego wynika więc, że obowiązkiem każdego obywatela jest przyćmienie wzgl. gaszenie każdego światła wychodzącego na zewnątrz i to nawet pod groźą sądowej odpowiedzialności, gdyż przez nielojalność i niezrozumienie kilku jednostek w tym względzie, zniweczyć można wysiłek całego zespołu. Światła, które konieczne są w miejscach publicznych na ulicach, powinny być przyćmione niebieskim kolorem lub także farbą, gdyż kolor ten jest najmniej dostrzegalny na odległościach, natomiast najzupełniej unikać zdradzającego koloru czerwonego. Pozatem zachowanie się jednostek powinno być analogiczne jak w dzień.

Obrona zbiorowa wymaga już większych przygotowań. W pierwszym rzędzie będzie polegała ona na zorganizowaniu i przygotowaniu odpowiednich schronów dla publiczności. Schrony te winny być zarazem schronami przeciwgazowymi. Takie schrony rozmieszczone muszą być na każdej ulicy, dalej w miejscach publicznych gdzie zbiorowisko ludzi jest większe, w fabrykach, na dworcach itp., widocznie oznaczone i dostępne każdej chwili. Każdy schron powinien posiadać conajmniej dwa wejścia w różnych kierunkach i być zabezpieczony nietylko od góry silnemi sklepieniami betonowemi, ale również z boku przed odłamkami. Schrony na ulicach będą przedewszystkiem dla tej ludności, która znajduje się na ulicach. Obywatele, którzy znajdują się w mieszkaniach, naogół nie powinni chronić się do schronów publicznych, gdyż powoduje to tylko popłoch zabójczy, a przytem szybkość, z jaką się taki atak lotniczy odbywa często okaże się takiego rodzaju manewr i wszelki ruch jako nieudany i spóźniony. W tym wypadku

doświadczenie zrobione podczas wojny światowej na zachodzie wykazało, że bomby, które przebiły dach domu przy odpowiedniem zachowaniu się lokatorów, nie zrobiły im znacznej szkody.

O ile piwnice są specjalnie przygotowane i wzmocnione, oraz urządzone jako schrony przeciwgazowe, to jest wskazano, by lokatorzy schronili się w tych na schrony przebudowanych piwnicach. W każdym razie niewskazanem jest chronić się w piwnicach nieprzygotowanych raz z tego względu, że mogą się zawalić w razie uderzenia bomby wskutek przygniatających gruzów, po drugie, że istnieje wielkie niebezpieczeństwo skupienia się gazów. W tym wypadku powinni lokatorzy bezwzględnie pozostać w mieszkaniach i przedsięwziąć następujące środki ostrożności:

1. Oblepić szyby papierem, by zapobiec wyciśnięcia przez wybuchy i strzały (ewtl. w górnych mieszkaniach otworzyć okna).
2. Stanąć pod ścianą i to przy filarze między oknami wzgl. w kątach przyległych do okien. Nigdy jednak nie powinni stawać w samych oknach lub przy ścianach przeciwległych oknom.

Ma to swoje uzasadnienie, a ponadto jest to doświadczenie podczas wojny światowej w miastach na zachodzie często nawiedzanych przez lotnictwo niszczycielskie.

Odłamki bomby wybuchającej na ulicy lub w podwórzu wpadają przez okna do mieszkania; stojąc więc przy ścianie przeciwległej oknom, jest się narażonym na ich skutek. O ile bomba uderzy w dom wybuchając po przebiciu dachu, uszkodzi wnętrze domu, to najwięcej bezpieczeństwa przed spadającemi gruzami dają kąty przy ścianie zewnętrznej, to jest kąty przy oknach. Szereg fotografji zrobionych z wnętrza domów trafionych bombami lotniczemi potwierdzają powyższe zresztą zrozumiałe wywody.

Statystyka strat wskutek ataków lotniczych w roku 1918 na miasto niemieckie Fryburg wykazuje że na 40 bomb rzuconych na samo miasto 6 trafiło w budynki, reszta w ulice, ogrody i place publiczne. Procent ten jest niewielki, jednakże podkreślić należy fakt, że miasto Fryburg jest zabudowane rozwlekle, co też w głównej mierze przyczyniło się do małych strat.

Jakie więc wnioski wynikają dla obrony biernej indywidualnej mieszkańców miast? Każdy obywatel winien:

1. Znać dokładnie możność i sposób działania lotnictwa npl. i to stan faktyczny — realny, a nie przesadny i fantastyczny wzgl. negliżować sobie niebezpieczeństwo.
2. Być obznajmiony szczegółowo z pierwotnemi zasadami zachowania się podczas ataku lotniczego podanemi powyżej.
3. Do czasu zaopatrzenia społeczeństwa w maski gazowe znać najprostsze sposoby ochrony przeciw gazom niebezpiecznym.
4. Ściśle podporządkować się zarządzeniom władz lokalnych dla wprowadzenia w czyn obrony biernej i zbiorowej.
5. Unikać zdradliwego popłochu i paniki.

Znając i wykonując te rzeczy, może każdy obywatel przyczynić się do zmniejszenia strat i zamierzonego przez nieprzyjaciela skutku, a co najważniejsze, świadomość niebezpieczeństwa i sposobu zmniejszenia go przyczyni się do zahartowania woli i przeciwdziałania depresji psychicznej, oraz do spotęgowania ducha zwycięstwa, który jest każdemu społeczeństwu potrzebny, aby podtrzymać tego ducha w armji i w narodzie i doprowadzić walkę do pomyślnego końca.

Najtrudniejszą bodaj rzeczą jest zastosowanie obrony biernej w stosunku do poszczególnych objektów. Jak już wspomniałem, da się to uskutecznić przez zastosowanie po części tych środków, które obronią obywateli, a mianowicie przez: uniewidocznienie ich bądź to stosując dymy sztuczne, bądź przez gaszenie tak bardzo zdradliwych świateł. Jest jednak i dalszy sposób który można skutecznie zastosować o ile chodzi o ochronę nieruchomości, mianowicie przy rozbudowie miast jaknajszerzej unikając ścieśniania zabudowań, jak to ma miejsce w niektórych miastach np. dzielnicy Nalewki w Warszawie. Należy rozbudowę miast przeprowadzić systemem szeroko rozrzuconych will okolonych ogródkami z drzewami, przez co ilość budynków na danej powierzchni zmniejszy się, a tem samem prawdopodobieństwo ich trafienia.

Zakładać jaknajwiększą ilość parków, ogrodów w mieście. W tym kierunku zauważyć można już obecnie realizację tych postulatów odnośnie do systemu rozbudowy poszczególnych miast, chociaż to jest spowodowane więcej potrzebą podniesienia higjeny i zdrowotności, jak myślą o obronie przeciwlotniczej. Poszczególne budynki należy budować tak, by każdy miał miejsce nadające się po małych przeobrażeniach na schron przeciwlotniczy i gazowy. Władze miejskie winny zwrócić baczną uwagę na sposób oświetlenia miasta i zaprowadzać techniczne urządzenia pozwalające na gaszenie wszystkich świateł na ulicach, placach publicznych itp. z jednej centrali, gdyż przyćmienie takiego miasta winno się odbyć w przeciągu kilku sekund, o ile maskowanie to ma odnieść spodziewany skutek. Następnie pożarnictwo i ratownictwo winno być jaknajlepiej zorganizowane i wyposażone w odpowiednie środki.

Powyższe zasady stosują się również dla rozbudowania przedsiębiorstw przemysłowych, fabryk itp. W fabrykach produkujących materjały wybuchowe wzgl. łatwopalne, jak również w gazowniach winny być zachowane między poszczególnemi magazynami i zbiornikami odległości uniemożliwiające

wybuch wszystkich przy wybuchu jednego, przyczem dla zmniejszenia wybuchu winny być poszczególne objekty odgrodzone wałami z ziemi.

Zasady powyższe ze względu na obszerny materjał są podane w formie ogólnej.

W szczegółach muszą one być wypracowane i wykonane w ramach całokształtu, możliwie przy współpracy czynników powołanych, i przystosowane do warunków lokalnych. Społeczeństwo znające jednakże ogólne zasady, winno poczuwać się do tego by w ich myśl postępować i działać, a tem samem przyczynić się nietylko do nadzwyczajnego ułatwienia władzom wojskowym w wypełnianiu zadań, lecz zyska na świadomości i równowadze psychicznej, przy równoczesnej korzyści skutecznej samoobrony i zabezpieczeniu życia i mienia. Wszystko to będzie wykonane własnemi siłami w myśl zasady, że najlepszą obronę przeciwlotniczą stanowi silny i odporny duch społeczeństwa oraz dobre zastosowanie obrony biernej, a tam gdzie takowa jest niemożliwa, dopiero obrona czynna. (Udział społeczeństwa w obronie czynnej przez stworzenie organizacji samodzielnej, stojącej poza wojskiem, będzie bardzo ograniczony). (d. c. n.).

Propaganda prasowa „Tygodnia Lotniczego" na prowincji.

Mój pierwszy lot propagandowy.

Człowiek to dziwne i niezmiernie ciekawe stworzenie: wszędzie się wciśnie, wszystko pragnie ujrzeć, zbadać, wszystkiego mu mało, wszędzie mu ciasno. Cała przyroda, jak długa, szeroka i głęboka nie może ukryć się przed jego ciekawością i wścibstwem. Nienawidzą człowieka wszystkie stworzenia ziemskie, śród i nadziemne, niecierpi go morze, ostatniemi czasy znienawidziło go powietrze i jego dotychczasowi mieszkańcy — ptaki.

„Dotychczasowi" powiadam, — gdyż od niejakiego czasu wtargnął człowiek w powietrzne przestworza i niepokoi ustawicznie już z natury tchórzliwe ptactwo, wypędza je z prastarych pracą przyrody przeznaczonych siedzib. Gdzie się podzieje ten światek śpiewający? dokąd pójdzie przed nieubłaganym zdobywcą? gdzie się schroni?

Jako nieodrodne dziecię węszącej wrażeń ludzkości odważyłem się wczoraj na krok niebywały, ryzykowny: nie zważając na przestrogi i lamenty babińca, pożegnawszy się za przykładem rektora ze swą Andromachą, postanowiłem polecieć w górę, zbadać powietrzne szlaki i spojrzeć raz w życiu na marną ziemię z góry...

Już z daleka uśmiechał się do mnie samolot z gościnnie rozwartemi ramiony. Jak tu nie lecieć, jak oprzeć się tej pokusie rozpostartych i gotowych do lotu skrzydeł!

Coś tam w duszy mówiło: nie rób głupstw, reflektowały mnie poważnie wystraszone oblicza czekających na swą kolej bohaterów, ale ostatecznie palnąwszy sobie kilkakrotnie „było nie było", poleciłem się opiece Zagłoby i przy pomocy majora, dwu pilotów sierżantów, prezydjum L. O. P. P. i gromady uczynnej i żądnej katastrofy publiczności wepchnięto mnie gwałtownie na siedzenie.

Zorjentowawszy się nagle w położeniu, zamierzyłem wyskoczyć natychmiast i ustąpić miejsca godniejszym, dygocącym zębami pasażerom, ale trudniej było zejść, zresztą śmigło przeraźliwie zawarczało, przemiły zapach benzyny odebrał mi resztę przytomności i kiedym przyszedł nieco do siebie i spojrzałem w dół, zobaczyłem zapłakane oblicze członków zarządu Ligi i rozkoszne uśmiechy gawiedzi. Zerwałem się nagle, chciałem wyskoczyć, byłem bowiem niedaleko ziemi, jedną nogę można było zaryzykować, ale niestety! Dowcipni i przezorni piloci przywiązali mnie do siedzenia „na wszelki wypadek". Chciałem się przeżegnać, ale było zbyt ciasno, a zresztą przeżegnałem się w duchu, gdyż ręce rozkazu nie usłuchały.

Samolot huczy, brzmi, wyje, mruczy, trzaska, prąd powietrza zatyka dech, oczy zachodzą łzami — od wia-

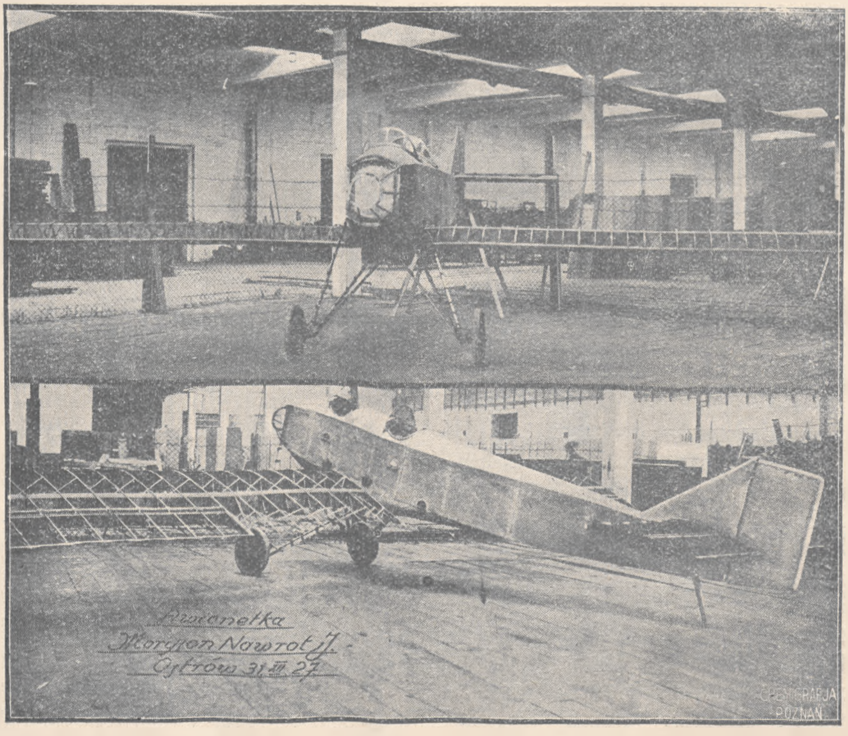
tru naturalnie — a ja spoglądam niespokojnie w lewo, w prawo, w dół... Wszystko maleje, zmniejsza się, zaciera, zlewa w jeden groźny żywioł. Z kolei nabieram odwagi, rozglądam się śmielej dokoła, ale strach natarł obecnie z innej strony: Zląkłem się teraz ziemi... Tak strasznie z góry wyglądała, tak groźnie patrzała na mnie swem tajemniczem, surowem i zagadkowem obliczem, że na samą myśl lądowania, skóra na mnie cierpła.

Wznosimy się wyżej, wyżej, czuję się wcale dobrze, doskonale wyśmienicie, ale przypomniały mi się dla odmiany „korkociągi". Na miłość Boską wołam do siedzącego za mną pilota: lećmy w dół, tylko prędzej a ostrożnie, żołądek mnie boli... Zdaje mi się nawet, że wystawiłem dwa palce do góry, ale tego dobrze nie pamiętam. Oczy moje znalazły się nagle w tyle głowy i ujrzałem straszliwie pogardliwy grymas lotnika. Wprawdzie byliśmy w tej chwili obaj lotnikami, ale tamten zawalichmura czuł się jak u siebie w domu, podczas gdy ja szukałem mętnym wzrokiem w podniebnych przestrzeniach Rygi...

Wreszcie zauważyłem, że ubywa mi ciężaru, że przedmioty na ziemi stają się coraz wyraźniejsze, że zbliżamy się w nieco przyzwoitsze strony i w końcu ponad głowami rozbiegającego się na wsze strony tłumu wpadliśmy na improwizowane lotnisko, podskakując równocześnie z samolotem po nierównym gruncie.

Wyskoczyłem jak z procy, rozbiwszy przy tej sposobności lotnikowi okulary i z uśmiechem ocknionego nieboszczyka oddałem swe insygnia lotnicze dzwoniącemu zębami następcy....

Juljan Szpunar
Leszno.



Awjonetka Morvson — Nawrot J.

Awjonetka Moryson Nawrot J.

Nasze lotnictwo sportowe, które dopiero co wylęgło się, zaczyna już nie na żarty łopotać skrzydełkami i wzbijać się do lotu. Dowody mieliśmy w konkursie awjonetek, urządzonym w Warszawie, w powstaniu Aeroklubu, który sprawami sportu lotniczego w Polsce zająć się winien bardzo energicznie.

Obecnie podzielić się możemy z naszymi czytelnikami wiadomością o nowej awjonetce, która niezadługo już oderwie się od ziemi i ku chmurom poleci.

P. J. Nawrot, jeden z członków Koła Kol. przy oddz. ekspl. w Ostrowie wraz ze swym kolegą p. Morysonem przystąpili w roku 1926 do budowy samolotu sportowego. Jest to awjonetka, konstrukcji drzewnej, dwusiedzeniowa, jednopłat typu wolnoniosącego. Młodzi konstruktorzy rozpoczęli budowę bez pieniędzy lecz w miarę gdy budowa nabierać zaczęła bardziej realnych kształtów, zainteresował się nią Komitet Wojewódzki LOPP. w Poznaniu, który też udzielił konstruktorom subsydjum w gotówce i materjale. Z początkiem bieżącego roku zbadał awjonetkę delegat techniczny Zarządu Gł. L. O. P. P. inż. Kawecki, którego opinja wypadła jaknajlepiej dla naszych konstruktorów.

P. minister Romocki podczas swej ostatniej bytności w Ostrowie oglądał również awjonetkę, interesując się budową i jej postępami.

Młodzi i pełni wiary budowniczowie oświadczają nam, że awjonetka ich już w kwietniu b. r. zda swój egzamin sprawności, a od tego czasu zadaniem jej będzie propaganda idei LOPP,

Młodość i zapał — to wielka potęga.

Komitety i Koła L. O. P. P.

Pragnąc zapoznać szerszy ogół z pracami w poszczególnych placówkach, redakcja „Wiadomości LOPP" przystępuje z obecnym numerem do druku sprawozdań z działalności Komitetów i Kół L. O. P. P. na terenie Wielkopolski.

Ze względu na szczupłość miejsca, nie możemy zamieścić wszystkich naszych placówek, w jednym numerze.

Zachowaliśmy zatem kolejność wynikającą z intensywności pracy Komitetów, ilości członków i wysokości przekazywanych funduszów.

Na pierwszem przeto miejscu postawiliśmy koła kolejowe, które stanowią ogromną wiekszość w szeregach naszych członków L. O. P. P. Przyjąwszy na swe barki obowiązki, wynikające z członkostwa Ligi — kolejarze nasi wykazują wielką moc i hart w służbie dla sprawy i stać się winni wzorem ofiarnej pracy i silnej organizacji dla mało lub wcale nieuświadomionych mas naszego społeczeństwa. Tę służbę ku Ojczyzny chwale — przyszłość sowicie nagrodzi.

W następnym numerze naszego kwartalnika podamy dalszy ciąg sprawozdań, które w całości dadzą najlepszy obraz rozwoju instytucji i pracy dla niej dokonanej.

Sprawozdanie z działalności Koła L.O.P.P. przy Gł. W. I. Kl. w Poznaniu.

Na zasadzie okólnika Dyr. Poznańskiej założono z końcem roku 1923 w Gł. W. kol. koło L. O. P. P.

Prowizoryczny zarząd nowo utworzonego koła składał się z czterech członków a mianowicie:

inż. Tad. Kowalski jako przewodniczący,
tech. R. May jako sekretarz,
z. s. w. Wł. Piątek jako zast. sekretarza.
st. sekr. R. Sosnowski jako skarbnik.

Ostatni złożył swój urząd z dniem otrzymania emerytury 1. V. 1924 r.

Do zarządu wybrano stosownie do statutu L. O. P. P. dziesięciu członków LOPP.

Pierwsze zebranie nowo wybranego zarządu odbyło się po zebraniu konstytucyjnem t. j. 15. X. 1924 r. o godz. 21.00 pod przewodnictwem p. inż Kowalskiego.

Z pośród siebie wybrano:
inż. Tad. Kowalskiego jako przewodniczącego
z. s. Zw. Chruszczyńskiego jako zastęp. przewodniczącego,
tech. R. May'a jako sekretarza.
p. z. s. w. Wł. Piątka jako zast. sekret.,
asesora Krantza jako skarbnika,
tokarza Fr. Rajewskiego i tokarza Malaha jako ławników,
p. z. s. w. Szczepańskiego, tokarza Mieświaka i tokarza Przyweckiego do komisji rewizyjnej.



Zarząd Koła kol. LOPP Gł. Warszt. w Poznaniu.
Siedzą od lewej: Krantz Jan skarbnik, inż. Granatowicz St. naczelnik, inż. Kowalski T. prezes, May R. sekretarz.
Stoją od lewej: Rajewski Fr. ławnik, Chruszczyński Fr. zast. prezesa. Malak M. ławnik, Piętek Wł. zast. sekretarza.

Funkcję jego objął aż do zebrania konstytucyjnego sekretarz koła.

Okólnikiem D. K. P. z dnia 19. II. 1924 otrzymało koło Gł. W. nazwę Koło L. O. P. P. przy Urzędzie Warszt. w Poznaniu.

Zebranie konstytucyjne odbyło się dnia 15. X. 1924 r. o godz. 18.00 w jadalni Gł. W. pod przewodnictwem p. inż. Kowalskiego, p. tech. R. May'a, zast. przewodn. i sekretarza p. z. s. w. p. Wł. Piątka.

Podczas zebrania wygłosili Por. 3. Pułku Lotniczego p. Ruszkiewicz wykład o lotnictwie i p. Świdnicki z Wydz. Wyk. L. O. P. P. o Lidze Obr. P. P.

Z końcem roku 1924 liczyło koło członków:

zwyczajnych 169, nadzwyczajnych 1201.

W r. 1924 wynosił dochód 333.664.630,00 mkp. i 1.557,19 zł.

W tygodniu propagandowym L. O. P. P. nie prowadziło koło osobnej propagandy lecz brało czynny udział razem z wszystkiemi kołami kolejowemi.

1925 r.

Zebrań zarządu odbyło się dziesięć.

Przedstawień na rzecz L. O. P. P. w Ja-

dalni Gł. W.: dwa, jedna wycieczka do stacji lotniczej w Ławicy d. 6. X. 1925.

W tygodniu L. O. P. P. nie prowadziło koło osobnej propagandy lecz brało czynny udział razem z wszystkiemi kołami kolejowemi.

Członków posiadało koło zwyczajnych: wstąpiło 13; wystąpiło 47; na 31. 12. 1925 135;

nadzwyczajnych: wstąpiło 843: wystąpiło 140: na 31. 12. 1925 — 1874.

W roku 1925 wynosił dochód 4178.95 zł.

1926 r.

Zebrań zarządu odbyło się dziesięć.

Przedstawień na rzecz L. O. P. P. w jadalni Gł. W.: dwa, dalsze dwa nie przyszły do skutku.

Wycieczka do stacji lotniczej w Ławicy: jedna.

W tygodniu propag. L. O. P. P. nie prowadziło koło osobnej propagandy lecz brało czynny udział razem z wszystkiemi kołami kolejowemi.

Członków posiadało koło zwyczajnych: wstąpiło —; wystąpiło 72; na 31. 12. 1926 63;

nadzwyczajnych: wstąpiło 47: wystąpiło 674: na 31. 12. 1926 1247.

W roku 1926 wynosił dochód 3014,00 zł.

1927 r.

Zebrań zarządu odbyło się trzy.

Przedstawień na rzecz L. O. P. P. dwa, które jednakże nie dały zysku, gdyż udział publiczności był bardzo mały.

W tygodniu propag. L. O. P. P. nie prowadziło koło osobnej propagandy lecz brało czynny udział razem z wszystkiemi kołami kolejowemi.

Członków posiadało koło: z końcem roku zwyczajnych 50; nadzwyczajnych 1288.

W roku 1927 wynosił dochód:

od 1. 1. do 30. 4. 1927	2.948,00 zł.
od 1. 4. 1927	2.267,00 zł.
razem	5.215,00 zł.

Od 1. 4. 1927 r. potrąca się składki członkowskie z listy płac.

Zarząd nadal będzie się starał podnieść ilość członków przez odpowiednią propagandę.



Zarząd kol. Koła LOPP przy oddziale Mech. w Poznaniu.

Siedzą od lewej: Kasprzak M. skarbnik, inż. Meus prezes. Doliński J. zast. prez., Dubisz W. sekretarz; stoją od lewej: komisja rewizyjna: Fornalik Fr., Brzozowski Wł., Karaszkiewicz W., Szymanowski J.

Kolejowe Koło Ligi Obrony Powietrznej Państwa przy Oddziale mechanicznym w Poznaniu.

założone zostało w roku 1924, na zebraniu konstytucyjnem, które odbyło się dnia 21-go czerwca tegoż roku.

Już nieco wcześniej, zgrupowani w miejscowem Kole Związku Maszynistów Kolejowych maszyniści utworzyli oddzielne Koło Ligi Obrony Powietrznej Państwa z panem

Lierschem Leonem jako prezesem na czele. Koło to, dzięki obywatelskiemu stanowisku znacznej części członków a przedewszystkiem p. Dolińskiego i Przykuckiego weszło jało całość w skład nowo tworzącego się Koła przy Oddziale mechanicznym stanowiąc temsamem zaczątek tego nowego Koła obejmującego wszystkie kategorje pracowników w służbie mechanicznej całego okręgu, przynależnego do Oddziału Mechanicznego Poznań, a więc prócz Poznania także niektórych większych środowisk na prowincji, jak Zbąszyń, Rogoźno, Międzychód i t. p.

Do Zarządu tego Koła weszli:

prezes inż. Meus Juljusz, Naczelnik Oddziału Mechanicznego Poznań,

wiceprezes Liersch Leon, dotychczasowy przewodniczący Koła L. O. P. P. Maszynistów,

sekretarz Dubisz Wacław, Asesor D. K. P.,

skarbnik Kasprzak Marceli, Naczelnik Oddziału Nadzoru technicznego służby wagonowej.

Na ewentualnego zastępcę sekretarza i zarazem członka Zarządu powołano Szymanowskiego Józefa.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano: pp. Brzozowskiego Władysława, Naczelnika Parowozowni Poznań; Karaszkiewicza Wincentego, pom. nacz. Parowozowni Poznań i Fornalika Franciszka pom. zaw. sekc. warszt.

Prócz tego wybrano 8-miu mężów zaufania na poszczególne miejsca służbowe. Powyższy skład Zarządu uległ zmianie w roku 1925 o tyle, że jako wiceprezes w miejsce p. Lierscha, wszedł p. Doliński Józef.

Działalność Koła ograniczyła się głównie do akcji propagandowej, zjednywania członków dla L. O. P. P. i zbierania składek, które w całości odprowadzano do kasy Zarządu Głównego. Ogółem odbyto osiem większych zebrań Koła, w których częściowo uczestniczył także generalny sekretarz Kół Kolejowych, st. asesor Witek, i na których wyświetlano także dotyczące rozwoju lotnictwa przezrocza objaśnione przez porucznika 3-go pułku lotniczego w Ławicy p. Jankowskiego. Pozatem Koło brało zawsze czynny udział w zbieraniu składek podczas tygodnia lotniczego poszczególnych lat i urządziło jedną zabawę karnawałową, w celu propagandowym. — Reprezentanci Koła brali także stale udział w walnych zebraniach Głównego Zarządu Wojewódzkiego w Poznaniu.

Ilość członków koła, która w pierwszych latach jego istnienia doszła do liczby przeszło 1200, w ostatnich latach znacznie zmalała, na co złożyły się różne przeważnie jednak przemijające okoliczności, tak że objawiające się obecnie ożywienie w Kole pozwala spodziewać się zmiany na lepsze.

Koło dworcowe L. O. P. P. w Poznaniu

zostało utworzone dnia 26 stycznia 1924 r. z inicjatywy Panów inżynierów Nowakowskiego Edmunda, Radcy kolejowego, Wojciechowskiego Jana, st. zaw. stacji Poznań, Domerackiego Leona, nadz. toru I. kl. i Jasińskiego Mieczysława, telegrafisty.

W dniu tym odbyło się pierwsze zebranie, na które zgłosiło się i zapisało 300 członków przyczem wybrano Zarząd:

Wojciechowski Jan, prezes;
Jasiński Mieczysław, sekretarz;
Domeracki Leon, skarbnik;
Kasprzak Marceli, ławnik;
Brzozowski Władysław, ławnik;
Nowakowski Edmund, kom. rew.;
Meus Juljusz, kom. rew.;
Luks Mieczysław, kom. rew.

W dniu 14. 2. 1925 r. odbyło się zebranie pod kierownictwem prezesa Wojciechowskiego, na którem uzupełniono Zarząd przez dobór członków — zastępców Zarządu panów: Malińskiego na zastępcę prezesa, Świgonia na zastępcę sekretarza. Po wyborze przystąpiono do omawiania spraw celem poczynienia odpowiednich kroków u władz kompetentnych aby dać możność członkom bliższego zapoznania się z tą organizacją przez pokazy i przezrocza w muzeach lotniczych przez osoby ściśle fachowe.

Dnia 14. 3. 1925 r. odbyło się zebranie Koła na które przybyło około 120 członków. Zarząd wraz z członkami dobrał trzech nowych ławników w miejsce tych, którzy ustąpili; wybrano pp. Sikorskiego Józefa, Bąkowskiego Feliksa i Nowaczyka Tomasza. Pan Radca Nowakowski podał projekt ażeby wysłać listy propagandowe do wszystkich stacji co też uskuteczniono.

Dnia 23. 3. 1925 r. odbyło się zebranie Koła na dworcu osobowym w Poznaniu w sali wykładowej, na które przybył pan inżynier Bohatyrew z Ławicy i wygłosił obszerny odczyt o lotnictwie i jego znaczeniu przyczem podał projekt budowy szybowca.

Wykonawcami szybowca byli: sekretarz Koła Jasiński Mieczysław i Czarnecki Jan.

Dnia 15 maja 1925 r. odbyło się zebranie, na które przybyli prawie wszyscy członkowie, gdzie były omawiane sprawy dotyczące budowy szybowca.

Na zebranie zjawił się niespodziewanie p. inż. Bohatyrew i wygłosił bardzo zajmujący referat, poczem udał się z Zarządem, by przekonać się o postępie pracy przy szybowcu. Po przejrzeniu wykonanych już prac obiecał nam swą pomoc i radę przy dalszej budowie co też uczynił, przybywając kilkakrotnie do naszego warsztatu. Po bardzo intensywnej pracy został dnia 23 maja 1925 r. szybowiec całkowicie wykończony, przyczem dano mu nazwę „Czajka“ wysyłając go do Gdyni na konkurs.

Po odbytym konkursie szybowiec Czajka nagrodzono dyplomem. Po powrocie z Gdyni przystąpiono do budowy drugiego szybowca, który prawie jest gotów, lecz z powodu braku funduszów nie można go ukończyć i stoi w hali Czerwonego Krzyża na dworcu osobowym w Poznaniu.

W maju 1926 r. utworzono ogólne Koło Oddziału Eksploatacyjnego obejmujące wszystkie stacje należące do O. E. Po.

Koło O. E. Po. posiada 1060 członków.

Zebrane wkładki za czas od lutego 1924 roku do kwietnia 1926 roku w wysokości 2.551,— zł. zużyto na budowę dwóch omawianych szybowców. Ze zbiórki w tygodniu Lotniczym 1926 r. zebrano 1.839,25 zł., zaś w tygodniu Lotniczym 1927 r. 696.55 zł., razem 2.535,80 zł. którą to kwotę odesłano do Głównego Zarządu.

Obecny Zarząd:

Prezes Koła inżynier Nowakowski Edmund, Radca Kolei,

Wice-prezes Koła Wojciechowski Jan, st. zaw. stacji,

Sekretarz Jasiński Mieczysław, telegrafista,

Skarbnik Ziółkowski Bonifacy, kasjer stacyjny.

Kolejowe Koło L.O.P.P. Leszno.

Kolejowe Koło L. O. P. P. w okręgu dawniejszego Urzędu Ruchu Leszno zostało założone dnia 4. II. 1924 r. z inicjatywy byłego Naczelnika Urzędu Ruchu p. Wróblewskiego, po którego odejściu na emeryturę został wybrany prezesem inż. p. Budasz, Naczelnik Urzędu Ruchu Leszno, sekretarzem p. Plauszewski, skarbnikiem p. Baszyński. Z chwilą utworzenia Koła przystąpili do tegoż pracownicy stacji i parowozowni w Lesznie, a następnie zaczęli zgłaszać się na członków, pracownicy kol. z poszczególnych stacyj, w których zostały założone kółka tak, że w roku 1924 liczyło tut. kolejowe Koło L. O. P. 1138 członków. — W roku 1924 odbyło się jedno zebranie organizacyjne, jedno zebranie ogólne i jedno zebranie Zarządu.



Kol. Koło LOPP Leszno:
Rząd dolny: od lewej: Fr. Bartz członek zarz. Koła Bojanowo, St. Kowalski czł. zarz. Koła Kościan. J. Nowaczyk prezes Koła Kościan. B. Dłubek zast. prezesa Koła Leszno. A. Schneider prezes Koła parowoz. Leszno, inż. K. Suligowski prezes Koła Leszno, L. Najda prezes Koła stacji Leszno, W. Andrzejewski członek zarz. Koła Kościan
Rząd górny od lewej: J. Wojkiewicz członek zarz. Koła stacji Leszno. Kl. Karpiński czł. zarz. Koła Wolsztyn, Wł. Szulczyk prezes Koła Bojanowo, P. Miszke członek zarz. Koła Leszno, K. Zając czł. zarządu Koła Kobylin, P. Rannke członek zarz. Koła Bojanowo.

Koło tutejsze urządziło dnia 5. 10. 1925 Dzień Propagandowy na rzecz L. O. P. P., z którego wpłynęło do kasy czystego dochodu 1978.29 zł. Również urządzono dzień propagandowy w Gostyniu, dnia 12. 10. 24, z którego wpłynęło czystego dochodu 481,28 zł. W celu zorganizowania jak najwięcej kolejarzy w kole L. O. P. P. wydawano w ciągu roku 1924 kilkakrotnie okólniki do wszystkich miejsc służbowych z apelem do ogółu kolejarzy, ażeby w zrozumieniu sprawy i dobra Państwa wszyscy kolejarze zapisywali się na członków L. O. P. P. Nadesłany z Gen. Sekretarjatu Kolejowych Kół L. O. P. P. materjał propagandowy, jak broszurki i okólniki wysyłano do poszczególnych kółek celem podania członkom do wiadomości, a o ile zapas starczał rozdzielano także pomiędzy niečłonków. W roku tym wpłynęło do kasy Koła ze składek członkowskich, dobrowolnych datków i zysk z dwóch dni propagandowych razem 7859.63 zł. którą to sumę odstawiono do Wydziału Wojew. za przekazem P. K. O. Nr. 205.713.

W roku 1925 składał się Zarząd z następujących członków: inż. p. Budasz — prezes; p. Schneider, nacz. parowoz. — zastępca prezesa; p. Plauszewski — sekr.; p. Banaszyński — zast. sekr.; p Dłubek — skarbnikiem; pp. Stelmaszyk, Giszewski Wojciech, Baumann — rew. kasy, pp. Michalski, Spiralski, Laskowski i Frąckowiak — ławnicy.

W roku 1925 liczyło tut. Koło 1103 członków. — Również jak w roku poprzednim, tak i w roku 1925 urządzono Dzień Propagandowy na rzecz L. O. P. P. w dniu 6. sierpnia 1925 r., z czego wpłynęło do kasy 1358.48 zł., zaś ze składek członkowskich 6088.35 zł. t. j. razem 7.446.83 zł. Kwotę tę przekazano Głównemu Komitetowi L. O. P. P. w Poznaniu. — W celu organizowania członków wydano w ciągu tego roku odezwy, broszurki, okólniki itd. Po przeniesieniu 1. 7. 1925 r. p. inż. Budasza do Wolsztyna, objął przewodnictwo Koła Naczelnik Parowozowni p. Schneider.

Wskutek nowej organizacji D. K. P. na Oddziały Eksploatac., Mechan. i Drogow., od 1. 7. 1925 r., przeistoczono również w pierwszem półroczu 1926 dotychczasową organizację kół i kółek L. O. P. P. W porozumieniu z pp. Naczelnikami Oddziałów Ekspl., Mech. i Drog. utworzono na wszystkie trzy Oddziały jedno Koło L. O. P. P. w Lesznie i kółka w Parowozowni i stacji Leszno., stacyj: Wolsztyn, Gostyń, Grodzisk, Kościan, Bojanowo, Kobylin i Rawicz. Przewodniczącym Koła w myśl nowej organizacji został p. Naczelnik Oddziału Eksploatac. w Lesznie p. inż. Suligowski, zast. przewodn. kontr. ekspl. p. Dłubek, sekretarzem adjunkt p. Plauszewski, skarbnikiem asesor p. Michalski.

W roku 1926 urządzono Tydzień Propagandowy od dnia 10—17. 10. 1926 r., z czego wpłynęło dochodu razem 948,80 zł., co przekazano na konto L. O. P. P. przez P. K. O. Dochód ze składek członkowskich i datków dobrowolnych wynosił 2708,50 zł. Razem odstawiono za rok 1926 na konto L. O. P. P. przez P. K. O. kwotę 3657.30 zł. Ilość członków z końcem roku 1926 znacznie upadła tak, że pozostało ostatecznie około 500 członków.

W roku 1927 urządzono Tydzień Propagandowy w dniach od 4. do 11. 9. 1927 roku, z którego wpłynęło 816.73 zł. dochodu, którą to kwotę przekazano na konto L. O. P. P. Składki członkowskie wynosiły 669.15 zł. Razem odstawiono w roku 1927 na konto L. O. P. P. 1485.88 zł. — Od czerwca 1927 płaci się składki przez listy płatnicze. Przy pomocy zawiadowców miejsc służbowych zainicjowany odpowiednio apel do wszystkich pracowników kol. wydał nadzwyczajny skutek w kierunku wzrostu członków jak i zaufania do tej organizacji.

W czasie tygodni lotniczych urządzano odczyty z przezroczami a referaty wygłaszali pp. oficerowie z 3 p. lotn. z Poznania.

Obecnie liczy kolejowe Koło L. O. P. P. w Lesznie razem z Oddz. Mech. i Drog. 1240 członków. Zaznaczyć wypada, że najsilniejsze kółko stanowi Parowozownia Leszno, liczące 400 członków. Zarząd tegoż kółka tworzą: p. Schneider nacz. parowozowni — prezes, p. Ruks zast. nacz. parow. — zastępca prezesa, p. Grześkowiak — sekretarza, p. Chwiłkowski — skarbnik, p. Markwitz i Maniewski — ławnicy.

Jako zadanie na przyszłość wybrał sobie Zarząd Koła uświadamianie ogółu kolejarzy o konieczności popierania Ligi Obrony Pow. Państwa i zamierza przeprowadzić urządzanie odczytów, imprez itd. Ażeby przysporzyć Lidze stały dochód, stara się Zarząd o uzyskanie jaknajwiększej ilości członków, co w stosunku do roku 1926 już w znacznej mierze osiągnięto.

Kolejowe Koło L. O. P. P. przy Oddziale Eksploatacyjnym w Ostrowie Wlkp.

Na odbytem zebraniu organizacyjnem w dniu 15 lutego 1928 r. przy udziale delegatów utworzono koło L. O. P. P. przy Oddziale Eksploatacyjnym Ostrów Wlkp., którego okręg podzielono na następujące kółka:

1) przy stacji Ostrów Wlkp.
2) przy eksp. tow. Ostrów Wlkp.
3) przy stacji Skalmierzyce
4) przy stacji Środa
5) przy stacji Śrem
6) przy stacji Września
7) przy stacji Pleszew
8) przy stacji Jarocin
9) przy stacji Krotoszyn

Sprawozdanie kasowe

Kolejowego Koła L. O. P. P. przy Oddziale Eksploatacyjnym w Ostrowie (Wielkop.)

Dochód																Rozchód							
Tydzień Lotn. 1925		Wpisowe		Wkładki		Dobrowolne datki		Materjał propagandowy		Odznaki		Inne dochody		Suma dochodu		Odprowadzono na konto czekowe 205713		Sekretarz Zarz. Gł.		Inne wydatki		Suma wydatku	
zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr
								Za czas od 6. III. 1924 r. do 29. XII. 1925 r.															
2104	69	280	53	8060	09	5656	21	—	—	1355	26	395	86	17852	64	17850	24	—	—	2	40	17852	64
										Za rok 1926													
487	31	—	—	3214	95	139	89	444	45	—	—	5	—	4291	60	3759	15	444	45	88	—	4291	60
										Za rok 1927													
560	22	—	—	828	40	88	—	—	—	—	—	12	43	1488	05	1489	55	—	—	—	50	1489	05
Razem 3152	22	280	53	12103	44	5884	10	444	45	1355	26	413	29	23633	29	23097	94	444	45	90	90	23633	29

Zaznaczyć wypada, że w sumie 5 656,21 zł jako dobrowolne datki uwzględniono także kwotę 5066,19 zł zebraną w drodze jednorazowych dobrowolnych wkładek od personelu Kolej. na zakup samolotu. Wkładki miesięczne w roku 1927 wynosiły tylko 828,40 zł gdyż od czerwca 1927 począwszy potrąca się je od poborów członków za pośrednictwem listy poborów względnie zarobków.

10) przy stacji Ostrzeszów
11) przy stacji Hanulin
12) przy stacji Kępno
13) przy stacji Wieluń.

Powyższą organizację przeprowadzono po myśli projektu Dyrekcji Kol. Państw. w Poznaniu tak, że obecnie istnieją samodzielne koła L. O. P. P. przy poszczególnych Oddziałach osobno to jest: Oddziale Eksploatacyjnym, Drogowym i Mechanicznym. Jednakowoż do czasu tego istniało jedno wspólne koło, które tworzyły razem odnośne Oddziały. Koło tutejsze posiada obecnie 957 członków — których liczba stale wzrasta.



Zarząd Koła kol. LOPP Ostrów:
1) inż. Van Roy prezes, 2) Tarzewski zast. prezesa, 3) Kmiecikowski sekretarz, 4) Kalinowski zast. sekr., 5) Szutta skarbnik. 6) Nogala i 7) Kowalski członk kom. rew.

Zarząd koła jest wybrany w następującym składzie:

1) Przewodniczący p. Radca inż. Van Roy, Naczelnik Oddz. Eksploat. Ostrów Wlkp.

2) zastępca p. Tarzewski,

3) sekretarz p. Kmiecikowski,

4) zastępca sekr. p. Kalinowski,

5) skarbnik p. Szutta,

6) kom. rew. pp. Nogala, Kleczewski i Kowalski.

Staraniem Zarządu jest, organizację L. O. P. P. postawić na możliwie wysokim poziomie oraz szerzyć jaknajdalej idącą propagandę wśród personelu kolejowego.

Działalność i zadania Komitetu Skarbowego L.O.P.P. w Poznaniu w latach 1924—1928.

Z inicjatywy Wydziału Wykonawczego LOPP w Poznaniu zawiązał się we wrześniu 1924 r. Komitet Organizacyjny przy Wlkp. Izbie Skarbowej w Poznaniu, który postawił sobie za zadanie, aby w jaknajkrótszym czasie doprowadzić do ukonstytuowania się Koła LOPP przy Wlkp. Izbie Skarbowej.

W skład Kom. Organ. weszli: Dr. Emil Schmidt, prezes Izby Skarb., Bolesław Kapłański, radca skarb., Miecz. Maerlender i Kazimierz Bieniewski.

Na apel Kom. Organ. z górą 200 urzędników skarbowych zgłosiło zaraz akces swój do LOPP i już 21. października 1924 r. odbyło się organizacyjne zebranie Koła LOPP przy Wlkp. Izbie Skarbowej w Poznaniu pod przewodnictwem prezesa Dr. Schmidta.

Zebranie postanowiło utworzyć Koło miejscowe LOPP przy Wlkp. Izbie Skarbowej w Poznaniu i wybrało władze Koła w następującym sładzie:

Zarząd: 1) Prezes: Dr. Józef Wnęk. naczelnik wydziału. 2) Vice-prezes: K. Karpiński, radca skarb. 3) Sekretarz: Feliks Gimzicki, st. sekretarz skarb. 4) Skarbnik: Ka-

zimierz Bieniewski, praktykant. 5) Członek Zarządu: Mieczysław Maerlender, st. sekretarz skarb.

Komisja Rewizyjna: 1) Władysław Kolanko, st. ref. 2) Stefan Dobak, st. referend. 3) Marjan Obszański, st. sekr.

Zarząd Koła postanowił sobie za zadanie, aby rozszerzyć organizację Koła na całe województwo poznańskie i aby przez zrzeszenie wszystkich urzędników skarbowych w Wielkopolsce stworzyć jednolitą i silną jednostkę organizacyjną LOPP współdziałającą z Komitetem Wojewódzkim LOPP w Poznaniu na polu propagandy przez poparcie miejscowych Komitetów Powiatowych w ich propagandzie, szczególnie podczas dorocznego „Tygodnia Lotniczego" oraz na polu finansowem przez zasilanie Kasy Komitetu Wojewódzkiego składkami członkowskiemi i zebranemi przez Komitet Skarbowy ofiarami.



Dr. Józef Wnęk
nacz. wydziału Wlkp. Izby Skarbowej,
prezes Kom. Skarbowego LOPP.

Dnia 22. marca 1925 r. odbyło się I-sze Ogólne Zebranie Koła. W krótkim okresie czasu, bo w 5 miesięcy po ukonstytuowaniu się Koła program zarządu został w większej swej części zrealizowany.

Koło utworzyło 14 kółek na prowincji. a liczba członków potroiła się, osiągając liczbę 776 członków.

Wpływy kasowe wyniosły za czas od września 1924 r. do marca 1925 r. około 2000 zł.

Wydatki zaś administracyjne zaledwie około 60 złotych. Na polu propagandy Zarząd obesłał prowincję większą ilością broszur popularnych o lotnictwie, szeregiem afiszów propagandowych oraz rozsyłał systematycznie numery „Lotu Polskiego" do przeczytania i rozsprzedaży.

Dla członków miejscowych zorganizował zarząd odczyt o lotnictwie wraz z przezroczami, który wygłosił na ogólnem zebraniu major pilot Szczudłowski.

Na 1925 r. wybrano zarząd w dotychczasowym składzie z tą zmianą, że w miejsce vice-prezesa Karpińskiego wszedł radca Hieronim Zrabski.

Rok 1925 przyniósł Kołu LOPP nowe i wielkie zdobycze, realizując w zupełności program działalności Zarządu.

Liczba kółek na prowincji wzrosła do 20, a liczba członków do tysiąca.

Wpływy kasowe wyniosły około 17.000 złotych, w tem składki członkowskie około 5000 zł., a około 12.000 zł. zebrali członkowie Koła drogą propagandy podczas „Tygodnia Lotniczego".

Na polu propagandy Koło wzięło udział w zorganizowanym przez Komitet Wojewódzki „Tygodniu Lotniczym", popierając wszędzie na prowincji propagandę Komitetów Powiatowych, a ponadto zbierając ofiary na cele Ligi. Zbiórka ta wyniosła, jak już wyżej powiedziano, pokaźną kwotę 12.000 zł.

Pozatem wszyscy członkowie otrzymywali co miesiąc czasopismo „Wiadomości LOPP" oraz inny materjał propagandowy.

Na II. Ogólnem Zebraniu, które odbyło się dnia 28. III. 1926, wygłosił major Szczudłowski odczyt z przezroczami o najnowszych zdobyczach lotnictwa od czasu ostatniego odczytu. Na 1926 r. wybrano zarząd w dotychczasowym składzie z tą zmianą, że w miejsce p. Maerlendera wszedł p. Iwaniecki.



Kazimierz Bieniewski
skarbnik Kom. Skarbowego LOPP.

W roku 1926 Koło przechodziło pewien kryzys z powodu ogólnego ciężkiego położenia w kraju. z którego jednak wyszło zwycięsko, zatrzymując nadal liczbę człon-

ków i kół na dotychczasowym poziomie, a mianowicie 20 Kół: 1000 członków przy końcu roku.

Również i wpływy Koła utrzymały się na dotychczasowym poziomie.

Rok obrachunkowy 1926 obejmował tylko 9 miesięcy, w czasie tym wpłynęło ze składek członkowskich około 3000 złotych, a ze zebranych ofiar około 6000 zł., razem 9000 zł.

Propaganda w 1926 r. była bardzo ożywiona, skutkiem niej Koło przeszło szczęśliwie kryzys i stanęło jako silna jednostka organizacyjna. W uznaniu działalności Koła, Komitet Wojewódzki podniósł oficjalnie Koło do rzędu Komitetów i od tej pory Koło przybrało nazwę: Komitet Skarbowy LOPP w Poznaniu.

Propaganda ta prócz dorocznego odczytu z przezroczami, miesięcznego przesyłania darmo wszystkim członkom czasopisma „Wiadomości LOPP“ oraz innego materjału propagandowego objęła w tym roku wycieczkę na Ławicę do Zakładów Fabryki „Samolot“. Wycieczka ta zgromadziła kilkuset członków z ich rodzinami i pozostawiła u uczestników nietylko szereg ciekawych i pouczających wiadomości, ale i wspomnienie miłej zabawy, którą zakończono wycieczkę. Komitet Skarbowy, chcąc jaknajwiększy wziąć udział w dziele tworzenia polskiej floty powietrznej, przedsięwziął w tymże roku zebranie drogą ofiar funduszu na zakup 1 samolotu, chcąc go następnie ofiarować armji lotniczej.

Zamiar ten jednakże rozbił się o puste kieszenie urzędnicze i brak oddźwięku w społeczeństwie. Wielkim wysiłkiem zebrali członkowie Komitetu Skarbowego w r. 1926 około 6000 zł. co wobec ceny samolotu, wynoszącej 30.000 zł., nie rokowało dojścia do celu prędzej niż za kilka lat. Wobec tego III. Ogólne Zgromadzenie, które odbyło się 10. kwietnia 1927 r., uchwaliło zlikwidować tę akcję, a zebrane fundusze przekazać na cele „Funduszu Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej“ jako dar urzędników skarbowych województwa poznańskiego.

Ogólne Zebranie wybrało na lata 1927 do 1929 władze Komitetu w następującym składzie:

Zarząd: 1) Prezes — Dr. Józef Wnęk
2) Vice-prezes — Hieronim Zralski
3) Sekretarz — Feliks Gimzicki
4) Skarbnik — Kazim. Bieniewski
5) Członkowie Zarządu — Pelagja Warginowa
6) Członkowie Zarządu — Ludwik Szmańda

oraz z urzędu weszli jako prezesi najliczniejszych Kół:

7) Władysław Mańczyński — prezes Koła w Jarocinie,
8) Adam Rzążewski — prezes Koła w Międzychodzie,
9) Władysław Ozmerowski — prezes Koła w Gnieźnie;

jako zastępcy weszli:

1) Witold Hollender,
2) Ignacy Jakiel.

Delegaci do Komitetu Wojewódzkiego:

1) Dr. Wnęk,
2) Kazimierz Bieniewski.

Komisja Rewizyjna

1) Władysław Koianko.
2) Władysław Illasiewicz.
3) Stefan Dobak.

Rok 1927 wykazał jak spoistą i na silnych postawach zbudowaną jest organizacja Komitetu Skarbowego. Liczba Kół i członków jest wciąż ta sama i wynosi: 20 Kół i około 1000 członków.

Cały szereg członków, którzy bądź wystąpili ze służby skarbowej, bądź przeniesieni zostali na emeryturę, płaci nadal składki miesięczne.

Wpływy kasowe wynosiły 13.000 złotych, w tem około 5000 zł. jest ze składek członkowskich, a reszta to ofiary zebrane przez urzędników skarbowych.

Propagandę prowadził Komitet w dotychczasowych rozmiarach.

Praca Komitetu Skarbowego idzie w ścisłej łączności z pracą Komitetu Wojewódzkiego i Zarządu Głównego dzięki prezesowi Komitetu, który jest zarazem viceprezesem



Feliks Gimzicki
sekretarz Kom. Skarbowego LOPP.

Zarządu Komitetu Wojewódzkiego i delegatem tegoż Komitetu na Ogólne Zgromadzenie LOPP w Warszawie.

Dnia 26. lutego 1928 r. odbyło się IV. Ogólne Zebranie Komitetu przy współudziale prawie wszystkich delegatów Kół.

Zebranie to stwierdziło, że Komitet Skarbowy dzięki usilnym staraniom Zarządu z prezezem dr. Wnękiem na czele i współpracy wszystkich członków Komitetu Skarbowego w Poznaniu i na prowincji stanął na bardzo wysokim poziomie, realizując całkowicie wytknięty program. Przemówienie sprawozdawcze Prezesa Dr. Wnęka uczcili zebrani owacyjnymi oklaskami w uznaniu wielkich zasług Prezesa, który w niespełna 4 lata z małego kółka stworzył silny organizacyjnie Komitet Skarbowy, który w ciągu 3½ roku zebrał **około 35.000 złotych na cele LOPP.** Zebranie wyraziło również uznanie sekretarzowi Komitetu Feliksowi Gimzickiemu, który zupełnie bezinteresownie przez 4 lata spełnia już tę funkcję z najwyższem poświęceniem, pracując nieraz do późnego wieczora, aby tylko zaoszczędzić Lidze wydatków. Dzięki temu Komitet Skarbowy wydaje rocznie na administrację zaledwie około 150 zł., są to przeważnie koszta pocztowe przesyłek propagandowych; innych wydatków niema. Te zasługi kol. Gimzickiego dla LOPP uczcili zebrani przez powstanie. Zebranie wybrało w miejsce ustępującego skarbnika Komitetu, kol. Bieniewskiego Kazimierza, który wystąpił ze służby w Wlkp. Izbie Skarbowej, kol. Karola Lasotę.

Ustępującemu kol. Bieniewskiemu podziękował Prezes Dr. Wnęk za gorliwą kilkoletnią współpracę w Zarządzie Komitetu, wyrażając uznanie za wzorowe spełnianie funkcyj skarbnika.

Zebranie, nie chcąc tracić kontaktu z kol. Bieniewskim, który od początku pracuje w Komitecie, wybrało go na delegata do Komitetu Wojewódzkiego.

W piąty rok swego istnienia wstępuje Komitet Skarbowy LOPP w Poznaniu z jasno wytkniętym programem swej działalności.

Dażeniem Zarządu jest, aby tak jak w ubiegłym roku **wszyscy** urzędnicy skarbowi byli członkami LOPP, aby drogą propagandy w „Tygodniu Lotniczym" zbierać corocznie większe sumy na cele LOPP w województwie poznańskiem i aby drogą odczytów praktycznych zaznajamiać się z lotnictwem, drogą broszur propagandowych itp. środków stworzyć silną kadrę 1000 ludzi zdających sobie jasno sprawę z niebezpieczeństwa, zagrażającego naszej Ojczyźnie ze strony wrażych sąsiadów.

Szkic historyczny

z działalności Powiatowego Koła Ligi Obr. Powietrznej Państwa na powiat INOWROCŁAWSKI począwszy od założenia aż do końca 1927 roku.

Dnia 12. 10. 1923 r. zwołał p. starosta Bronisław Dietl szereg wybitniejszych jednostek z miasta Inowrocławia i z powiatu inowrocławskiego na zebranie konstytucyjne, celem założenia Powiatowego Koła Ligi Obrony Powietrznej Państwa na powiat Inowrocław. Na zebraniu ukonstytuował się pierwszy zarząd, w skład którego weszli pp. starosta Dietl jako przewodniczący, burmistrz dr. Krzymiński jako zast. przew., referent Władysław Juengst sekretarz, kasjer Tow. Kasy kom. Wadzyński skarbnik. Pozatem do zarządu wybrano jeszcze 20 osób z miasta Inowrocławia oraz z powiatu ino-

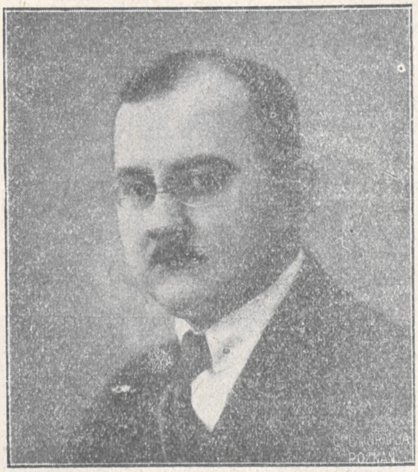


Bronisław Dietl
starosta pow. inowrocławskiego, prezes Kom. Pow. LOPP.

wrocławskiego. Na zebraniu dano zaczątek do tworzenia miejscowych kół LOPP w powiecie inowrocławskim, przyczem wydano odezwę do społeczeństwa o znaczeniu, o celach i zadaniach Ligi. Na razie utworzono osiem kół miejscowych, na których czele stanęli pp. burmistrzowie w Inowrocławiu oraz pp. komisarze obwodowi w Inowrocławiu I. i II., Rojewie, Gniewkowie, Dąbrowie Biskupiej i Złotnikach Kujawskich. Już 27. 11. 1923 otrzymało Pow. Koło pierwszy list dziękczynny z Woj. Kom. LOPP w Poznaniu w którym czytamy: „aby Koło Inowrocławskie LOPP było przykładem dla całego Województwa". List ten wystosowano na nasze pismo z dnia 24. 11. 1923 ,donoszącem, że do koła wstąpiło już przeszło 100 członków, w tem kilku założycieli. Pierwsza kwota przekazana wynosiła 79 miljonów marek

polskich, na ówczesne czasy kwota bardzo pokaźna.

Pierwsze sprawozdanie za roku 1923 wykazało, że Pow. Koło przekazało ogółem 83.262.400 marek polskich, że liczyło 110 członków oraz utworzonych było 8 miejscowych kół LOPP.



Władysław Juengst
asesor starostwa w Inowrocławiu, sekretarz i skarbnik Kom. Pow. LOPP.

Rok 1924.

Dla ożywienia działalności kół Pow. Kom. zorganizował szereg odczytów o lotnictwie, które wygłaszał generalny sekretarz LOPP w Warszawie podp. Grzędziński. Odczyty te wygłosił prelegent w Inowrocławiu oraz w powiecie, a które cieszyły się nadzwyczajnem powodzeniem, zwłaszcza, że odczyty ilustrowane były filmami o lotnictwie. Przy tej okazji p. prelegent podkreślił fakt, że miejscowe koło w Inowrocławiu — pomimo założenia — nie daje o sobie znaku życia i wogóle zarząd nie interesuje się swoimi obowiązkami.

W czasie od 5—12 10. 1924 r. zorganizowano pierwszy „Tydzień Lotniczy“, który przyniósł ogólnego dochodu 6830.36 złotych, a w tym czasie p. dr. Truszczyński z Inowrocławia złożył składkę 100 zł. jako założyciel LOPP.

Pow. Koło zebrało oprócz kwoty z „Tygodnia Lotniczego“ jeszcze 407.628.400 marek polskich oraz 915.41 złotych. Ogółem przekazano do Woj. Kom. LOPP w Poznaniu w 1924 r. 10.532,58 zł. oraz 31.150 zł. wyasygnowane przez Wydział Powiatowy na zakup jednego samolotu. Do tego dochodzi kwota 2000 zł. z Koła miasta Inowrocław czyli ogółem wysłano 44.000 złotych.

Pow. Koło LOPP przy końcu roku silnie się rozwinęła zważywszy, że liczyło już 13 miejscowych Kół oraz 1000 członków, w tem 9 założycieli, 886 rzeczywistych, 3 dożywotnich i 102 nadzwyczajnych.

W tymże roku zorganizowano za inicjatywą p. Henryka Kułakowskiego, dyrektora zakładów Solvay w Mątwach, miejscowe Koło w Mątwach przy zakładach Solvay, które liczyło 408 członków.

Miejscowe Koła LOPP utworzono w następujących miejscowościach: Inowrocław, Gniewkowo, kom. obw. Inowrocław I. i II., Rojewo, Gniewkowo, Dąbrowa Biskupia, Złotniki Kujawskie, Mątwy, Janikowo, Gąski, Murzynno i Kijewo.

Powiatowe Koło odbyło w 1924 r. dwa zwykłe zebrania.

Rok 1925.

W czasie „Tygodnia Lotniczego“ od 6. do 13. września 1925 r. urządzono szereg odczytów z obrazami świetlnemi, które wygłosił p. kpt. Berezowski z Poznania. Odczyty wygłoszono w Szymborzu, Mątwach, Szadłowicach, Inowrocławiu, Janikowie, Jaksicach, Złotnikach Kuj., Lisewie Kośc., Rojewie, Niszczewicach, Przybysławiu, Dąbrowie Bisk., Murzynnie, Wierzchosławicach i w Gniewkowie.

W czasie „Tygodnia Lotniczego“ urządzono w kilku miejscowościach wystawy lotnicze.

W czasie „Tygodnia Lotniczego“ zebrano ogółem 5766,62 zł., z czego przekazano Woj. Kom. LOPP w Poznaniu 5750.00 zł.



H. Kułakowski,
dyr. zakładów „Solvay“ w Mątwach, założyciel Koła LOPP. w Mątwach odznaczony za pracę społ. „Złotym Krzyżem Zasługi“.

Sprawozdanie roczne za 1925 rok wykazuje między innemi 11 miejscowych Kół, mianowicie: w Mątwach, sześć komisarjatów obwodowych, Gąskach, Kijewie, Murzynnie, Gniewkowo miasto i Janikowo (miasto Inowrocław utworzyło własne Koło).

członków 942, w tem 930 członków rzeczywistych, 9 założycieli i 3 członków dożywotnich, urządzono ogółem w powiecie 38 zebrań, 7 zabaw, 14 odczytów oraz 2 przedstawienia, a przekazano do Woj. Kom. LOPP w Poznaniu kwotę 10.675.00 zł., oraz uchwaloną przez Sejmik Wojewódzki 31.150 złotych na zakup jednego samolotu.

Najruchliwszą działalność wykazało Koło LOPP w Mątwach, które liczyło 432 członków oraz przekazało 4687.00 zł.

Rok 1926.

W czasie „Tygodnia Lotniczego" zebrano w powiecie ogółem 1765.69 zł., z czego przekazano do Woj. Kom. LOPP w Poznaniu 1729.59 zł.

Rok 1927.

Rok ten rozpoczął się ogólną reorganizacją dotychczasowych Kół miejscowych, znajdujących się w poszczególnych komisarjatach. Na nadzwyczajnem zebraniu w dniu 12. lutego 1927 r., po referacie kierownika biura LOPP w Poznaniu por. rez. Sztybla uchwalono zorganizować zbiorowe Koła według komisarjatów obwodowych w powiecie w liczbie sześciu, a pozostawić dotychczasowy stan tylko w Gniewkowie oraz w Mątwach jako miejscowych Kół jednostkowych. Na podstawie uchwały gminy i obszary dworskie opodatkowały się na pewne miesięczne wzgl. roczne kwoty od 2 do 10 zł. miesięcznie, przyczem przy komisarjatach utworzono zarządy miejscowych Kół.



Zarząd Miejscowego Koła LOPP.
przy zakładach „Solvay" w Mątwach od lewej: J Burda skarbnik, M. Szmidt, prezes, M. Barcz sekret.. S. Grzęda ławnik, S. Dzięgielewski ławnik.

Sprawozdanie roczne z 1926 r. wykazało, że rok ten był rokiem likwidacji kilku Kół w powiecie wskutek braku zainteresowania. Kół miejscowych jest już tylko 9, a zlikwidowały się Koła w Gąskach, Kijewie oraz w Murzynnie. Pow. Koło liczyło ogółem członków 861, w tem 852 członków rzeczywistych, 9 założycieli oraz 2 dożywotnich. Zarząd pozostał w tym roku jak przedtem. Ogólny dochód wynosił 16.406.67 zł., z czego przekazano Woj. Kom. LOPP w Poznaniu 15.979.59 zł. Oprócz tego przekazał Wydział Powiatowy 10.000 zł. Również w tym roku wykazywało Koło Mątwy najruchliwszą działalność, mając 574 członków oraz przekazało 4510 zł.

na czele którego stoi zazwyczaj komisarz obwodowy. Sposób ten okazał się najłatwiejszym do zebrania większych sum na cele LOPP. Gminy i obszary chętnie też zadeklarowały miesięczne kwoty i regularnie je opłacają.

Dnia 1. marca 1927 roku odbyło się walne zebranie, na którem obrano pp. Starostę Dietla prezesem, (ponownie), inspektora szkolnego Nowakowskiego wiceprezesem, referenta Władysława Juengsta sekretarzem i skarbnikiem oraz po dwie osoby z każdego komisarjatu obwodowego i miasta Gniewkowa. Na zebraniu wykazywano wielkie zainteresowanie się sprawami Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Sprawozdanie

z działalności Ligi Obrony Powietrznej Państwa, Koła Sodowni w Mątwach za czas od 1-go stycznia do 31 grudnia 1927 r. Data utworzenia Koła 22. maja 1924 r. Siedziba Koła, Mątwy (n. Notecią), Sodownia.

Skład Zarządu:

Przewodniczący: Szmidt Marjan
Skarbnik: Burda Józef
Sekretarz: Kaftal Władysław

Komisja rewizyjna:

1 Plich Kazimierz
2 Rogoziński Wincenty
3 Staszyński Stanisław

Ilość członków	W miesiącach: Stycz.	Luty	Marzec	Kwiec.	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrześ.	Paźdz.	Listop.	Grudz.	Suma Zł.
a. Dożywotnich													
b. Założyciele	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
c. Rzeczywistych	578	606	606	610	608	608	606	608	605	605	644	644	
Suma należnych składek	315	328	328	330	329	329	328	329	324	325	357	358	3,980,90
Suma wpłaconego wpisowego												46	49,—
Ilość wygłaszanych odczytów													
Urządzono 1 zabawę					300								300,—
Zebrano podczas Tyg. Lotn.									310				310,—
Zebrano ze sprzedaży broszur													
Zebrano na zakup Wielk. Eskadry		20							10				30,—
Wydano na propagandę													
Różne wpływy												12	12,—

Ogółem wpływu . . . . 4.681,90,—

Koło posiada

1 członka wpł. skł. mies. 15 zł.
1 „ „ „ „ 4 „
2 „ „ „ „ 2 „
5 „ „ „ „ 1 „

Członkowie zwiedzili Objazdową Wystawę Lotniczą w dniu 13 kwietnia 1927 r.
Wyświetlano bezpłatnie w miejscowym kinie nadesłany w Wojew. w Poznaniu film.

Mątwy, dnia 14 stycznia 1928 r.

Komisja Rewizyjna: (—) Plich
(—) Staszyński
(—) Rogoziński

Przewodniczący:
(—) Szmidt

Sekretarz:
(—) Kaftal

Woj. Kom. LOPP w Poznaniu ponownie nadesłał dnia 10. marca 1927 pismo do Pow. Kom., dziękując za gorliwą, pełną zrozumienia i owocną pracę zarządu, a przedewszystkiem prezesa i sekretarza.

Dnia 6. marca zjechała wystawa lotnicza do Inowrocławia, która objechała następujące miejscowości: Wierzchosławice, Gniewkowo, Suchatówkę, Jaksice, Złotniki Kujawskie, Mątwy, Kościelec i Janikowo. Z wystawy korzystało około 3000 ludzi.

„Tydzień Lotniczy" w czasie od 4—11 września 1927 przyniósł 1543.80 zł., z czego przekazano 1528.60 zł. do Woj. Kom. LOPP w Poznaniu.

Sprawozdanie roczne z 1927 roku wykazuje ten sam zarząd Pow. Koła LOPP na pow. inowrocławski, ilość Kół zbiorowych sześć, według komisarjatów obwodowych oraz dwa Koła jednostkowe, mianowicie w Gniewkowie i w Mątwach. Koło w Mątwach liczy członków 655, w tem 644 rzeczywistych oraz 1 założyciela, a Gniewkowo 45. Dochód ogólny wynosił 25.078.89 zł. w tem 12.500 przekazane przez Wydział Powiatowy w Inowrocławiu. Do Woj. Kom. LOPP w Poznaniu przekazano 23.765. 76 zł.

Koło Mątwy przekazało 4647.00 zł. Założyciel tegoż Koła p. dyr. Kułakowski opuścił Mątwy i przeniesiony został do Krakowa. Za pracę społeczną, a między innemi za działalność na rzecz LOPP i zorganizowanie najlepszego może w Polsce Koła został odznaczony „Złotym Krzyżem". Wyrazić należy nadzieję, że Koło to i obecnie pod nowym dyrektorem-opiekunem nadal pomyślnie rozwijać się będzie.



Stanisław Czechowski
komisarz obwodowy Inowrocław II.

Byłoby to sprawozdanie z dotychczasowej działalności, począwszy od założenia. Chociaż jest ono pobieżne, jednakowoż wykazuje ogrom pracy członków zarządu Pow. Koła LOPP w Inowrocławiu, a w szczególności wielkie zainteresowanie się prezesa Koła p. starosty Dietla, który prócz zbiórek doraźnych, składek członkowskich swoim wpływem powoduje Sejmik Powiatowy do stałego uchwalania bardzo pokaźnych sum na cele lotnictwa polskiego.



Jerzy Guttry
komisarz obwodowy Inowrocław II.

Również należy się słuszne uznanie przewodniczącym poszczególnym Kołom miejscowym za wydatną i ofiarną pracę, a przedewszystkiem pp. przewodnicz. Schmidtowi w Mątwach, pp. komisarzom obwodowym oraz burmistrzowi w Gniewkowie, dalej pp. sołtysom i przełożonym obszarów dworskich, którzy chętnie spełniają swój obowiązek narodowy i nie szczędzą grosza na cel tak szlachetny.

LOPP na powiat inowrocławski zebrało dotychczas przeszło 150.000 zł. Przypuszczać należy, że tut. Pow. Koło nadal rozwijać się będzie pomyślnie.

Koło LOPP w Złotnikach Kujawskich.

W myśl protokółu Pow. Koła LOPP w Inowrocławiu z roku 1924 zostało założone miejscowe Koło LOPP w Złotnikach Kujawskich dnia 2. 3. 1924 r., do którego przystąpiło 25 członków.

Do zarządu zostali wybrani Henryk Czerwiński, komisarz obwodowy jako prezes, Stanisław Wieloszyński jako zast. prezesa, Bronisław Siński jako sekretarz, Józef Przybylski jako skarbnik, wszyscy ze Złotnik Kujawskich. W czasie od 2. 3. 1924 roku do 3. 8. 1924 r. odbyło się jedno zebranie i to dnia 2. 3. 1924 r.

Prezes Koła p. Czerwiński opuścił Złotniki Kuj. dnia 27. 5. 24, z powodu tego było miejscowe koło nieczynne do 3. 8. 1924 r.

Dnia 3. 8. 1924 r. zwołano zebranie celem uzupełnienia zarządu, na którem został komisarz obwodowy Włodzimierz Wolff wybrany prezesem.

Ogółem zebrań w roku 1924 odbyło się 4.

W roku 1924 odstawiono na rzecz Pow. Kom. 322 zł.

Na rok 1925 pozostaje ten sam zarząd. W roku 1925 odbyło tutejsze Koło LOPP 11zebrań. W zebraniach brało udział przeciętnie 30 do 50 procent członków. W czasie „Tygodnia Lotniczego“ od 6—13 9. 25 r. przystąpiło 55 członków i urządzono zebrania w następujących miejscowościach:

Dnia 7. 9. 1925 r. w Prądocinie, obecnych 50 osób.

Dnia 7. 9. 1925 r. w Januszkowie dla gmin Kolankowa, Jakubowa i Januszkowa, obecnych 65 osób.



Bolesław Jasiak
komisarz obwodowy Gniewkowo.

Dnia 7. 9. 1925 r. w Dziemionnie, obecnych 30 osób.

Dnia 8. 9. 1925 r. w Pęchowie, obecnych 25 osób.

Dnia 8. 9. 1925 r. w Krążkowie, obecnych 19 osób.

Dnia 8. 9. 1925 r. w Tarkowie, obecnych 40 osób.

Dnia 9. 9. 1925 r. w Lisewie Kościelnem obecnych 45 osób.

Dnia 9. 9. 1925 r. w Złotnikach Kujaw., obecnych 25 osób.

Dnia 11. 9. 1925 r. w Wojdalu, obecnych 18 osób.

Podczas zebrania 9. września 1925 roku w Lisewie kośc. wygłosił wykład kapitan Berezowski z Poznania.

W czasie Tygodnia Lotniczego zebrano za materjał propagandowy 119.15 zł. Również zebrano 430.59 zł. dobrowolnych ofiar. Składek od członków zebrano 119.00 zł. W roku 1925 odstawiono na rzecz P. K. L. O. P. P. razem 668.74 zł.

W końcu 1925 r. liczyło Koło 101 członków. W roku 1926 skład zarządu pozostał ten sam jak w latach ubiegłych. Tutejsze Koło odbyło 4 zebrania przez cały rok, ponieważ pomiędzy członkami był brak zainteresowania. Z powodu gradu w roku 1925 wystąpiło około 50 procent członków.

W czasie Tygodnia Lotniczego od 10—17 10. 1926 r. zebrano 229.70 zł. Razem ze składkami odstawiono na rzecz Pow. Kom. 314.70 zł.

Na początku roku 1927 przystąpiono do zbiorowego organizowania gmin i obszarów dworskich, aby zdeklarowały pewną kwotę miesięcznie ewentl. rocznie na cele LOPP. Wynik był pomyślny, wszystkie gminy i obszary dworskie uiściły zdeklarowane kwoty, które zarem wynoszą 1434.00 zł.

W czasie „Tygodnia Lotniczego“ zebrano 122.10 zł. Razem zebrano 1556.10 zł., które odstawiono do Powiat. Kasy Oszczędności w Inowrocławiu na rzecz Pow. Kom. LOPP. w Inowrocławiu. Sołtys gminy Lisewo Kośc. na początku roku wzbraniał się płacić składki na cele LOPP, lecz w ciągu roku przystąpił i zadeklarował 4.— zł. miesięcznie począwszy od 1. 1. 1927 r. Obszar dworski Leszcz podwyższył składki miesięczne z 2.— zł. na 3.— zł., a obszar dworski Jordanowo z 2.— zł. na 5.— zł. miesięcznie.

Koło LOPP Gniewkowo (Kom. Obw.).

Od 1924 r. do 1926 r. istniały w tutejszym obwodzie cztery Koła LOPP i to w Kijewie, liczące 24 członków, w Gąskach 12 członków, w Murzynnie 21 członków, w Wierzchosławicach cukrowni 14 członków. Koła te zostały założone przez b. komisarza obwodowego p. Burzyńskiego i rozwijały się początkowo dość pomyślnie. Później jednakże owe Koła z braku sprężystości zarządów poszczególnych Kół rozwiązały się.

W dniu 4. listopada 1926 r. zostało z inicjatywy komisarza obwodowego p. Jasiaka w Gniewkowie utworzone nowe Koło Ligi Obrony Powietrznej Państwa na cały obwód komisarjacki w Gniewkowie. W skład zarządu weszli:

1) p. Bolesław Jasiak, komisarz obwodowy w Gniewkowie, przewodniczący,
2) Władysław Rutkowski, sołtys z Suchowic, zast. przewodniczącego,
3) p. Stefan Rybacki, sekretarz komisarjatu obwodowego, sekretarz,
4) p. Jan Stremlau, urzędnik egzekucyjny, skarbnik.

Komisja Rewizyjna:

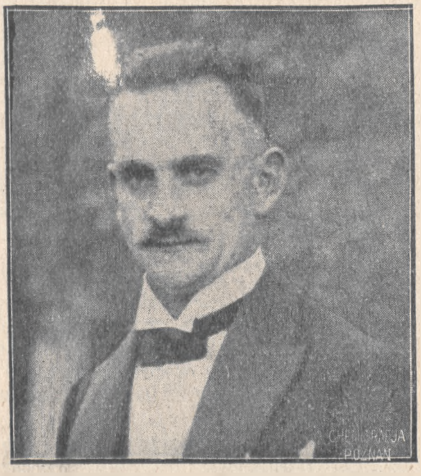
1) p. Jan Kubicki, sołtys, Gąski,
2) p. Wacław Siwiński, sołtys, Suchatówka,
3) p. Marceli Żywica, sołtys, Perkowo.

Ławnicy:

1) p. Aureljusz Bortnowski, sołtys, Dąblin,

2) p. Franciszek Kowalski, zast. przełoż. obsz. dworsk. Wierzbiczany.

Dzięki staraniom zarządu zdobyło sobie tutejsze Koło LOPP 42 członków rzeczywistych opłacających składki po 50 groszy miesięcznie.



Szymon Wachowiak
komisarz obwodowy Rojewo.

Od czasu założenia obwodowego Koła LOPP urządzono dwa „Tygodnie Lotnicze", na których zebrano ogólną kwotę 43.00 zł.

W roku 1926, tj. od założenia Koła urządzono jedno zebranie organizacyjne i jedno zwykłe. Składek członkowskich od 4. 11. 26. do 31. 12. 1926 r. zebrano 72.00 zł.

Imprez ani odczytów w tym czasie nie urządzono.

Od 1. kwietnia 1927 r. tutejsze Koło LOPP zorganizowało zbiorowych członków, składających się z gmin wiejskich i obszarów dworskich tutejszego obwodu, które deklarowały składki miesięczne od 1.00 zł. do 25.00 zł. miesięcznie. Ogólna kwota deklarowanych składek przez gminy wiejskie wzgl. obszary dworskie wynosiła 110.00 zł.

Dochodu w roku 1927 tutejszego Koła było 1097.20 zł. (słownie jeden tysiąc dziewięćdziesiąt siedem złotych i 20 groszy).

W roku 1927 urządzono 6 zebrań zwyczajnych. Odczytów, imprez i uroczystości nie urządzono.

Widoki na przyszłość nie są pewne ze względu na mające być skasowane Komisarjaty obwodowe, gdyż dzięki tylko komisarzom obwodowym zebrano na cele LOPP tak pokaźne kwoty.

Koło LOPP Rojewo.

Działalność dla LOPP w tutejszym obwodzie datuje się od roku 1923, nie dało się wprawdzie więcej jak jedno Koło z siedzibą w Rojewie utworzyć, jednakże tut. urząd starał się o uświadomienie wszystkich obywateli o doniosłości silnej floty powietrznej dla obrony i ostoji po wiekowej niewoli wyswobodzonej Rzeczypospolitej. Najdobitniejszym dowodem zrozumienia przez tutejszych obywateli konieczności posiadania silnej floty powietrznej jest okazana ofiarność na ten cel, która przedstawia się następująco:

W roku 1923 od 4. XII. 1923 roku

130.600.000 mkp. oraz	374.60 zł.
od 5. 12. do 12. 12. 1924 r.	976.35 zł.
od 21. 8. do 28. 12. 1925 r.	806.85 zł.
za r. 1925 składki członkow.	60.50 zł
do 22. XI. 1926 r.	100.00 zł.
oraz	274.24 zł.
za rok 1927	695.60 zł.
razem	3.288.14 zł.

Koło LOPP w Dąbrowie Biskupiej.

Miejscowe Koło LOPP założone zostało w dniu 10. listopada 1923 r. przez ówczesnego komisarza obwodowego p. Kręglewskiego. Przy założeniu Koła zapisało się na członków tegoż 19. W skład zarządu weszli pp.:

1) Jan Kręglewski, komisarz obwodowy, jako prezes.

2) Józef Kaszubski, sekr. Kom. obwod., jako sekretarz.

3) Zygfryd Kunkel, technik kultury, jako skarbnik.

W pierwszym roku istnienia odbyto 4 zebrania. Wygłoszono 3 odczyty i to w dniu 24 8 1924 r. przez pp.

majora 59 pp. Baranowskiego z Inowrocławia,



Bernard Woźniak
komisarz obwodowy Dąbrowa Biskupia.

porucznika pilota Szczeniawskiego z Bydgoszczy i

majora rezerwy Maliszewskiego z Inowrocławia.

W czasie od 5—13 września 1924 roku urządzono I. Tydzień Lotniczy. W czasie Tygodnia Lotniczego wygłoszono 3 odczyty o lotnictwie przez członków Koła pp. Węcłowskiego, Ligockiego i Kaszubskiego.

Czysty dochód z Tygodnia Lotniczego wynosił 1558.87 zł., ze składek członkowskich odstawiono w ciągu roku 1923/24 kwotę 5.915 400 mkp.

W dniu 2. 4. 1925 r. zwołano pierwsze walne zebranie Koła. Na zebraniu tem złożył sprawozdanie z dotychczasowej działalności Koła sekretarz p. Kaszubski. Ponieważ dotychczasowy prezes urząd swój jako taki złożył, wybrano w jego miejsce prezesem p. Franciszka Iwickiego, ziemianina z Chróstowa. Dzięki szerokiej inicjatywie ostatniego wzrosła liczba członków Koła do liczby 56. W ciągu roku 1925 odbyły się 2 zebrania. W dniu 3. maja 1925 r. urządzono obchód święta Konstytucji 3. Maja. Dochód w kwocie 51 zł. przeznaczony był w myśl zarządzenia na cele Tow. Czytelni Ludowych.

W czasie II. Tygodnia Lotniczego urządzono 2 wiece propagandowe i to jeden w Pieraniu, a drugi w Dąbrowie Biskupiej, na których wygłosił referaty z dziedziny lotnictwa kpt. pilot Berezowski z Poznania ilustrując takowe obrazami świetlnymi. Dochód z Tygodnia Lotniczego wynosił 1238.30 zł.

W roku 1926 odbyły się 2 zebrania. Z akcji III. Tygodnia Lotniczego wpłynęło 750.— zł.. Zaś całoroczne składki członkowskie wynosiły 120.— zł.

Na walnem zebraniu odbytem w dniu 18. 4. 1926 r. wybrano prezesem komisarza obwodowego p. Guttrego, zaś wiceprezesem został dotychczasowy prezes p. Iwicki. Reszta członków zarządu pozostali ci sami. Wskutek przesiedlenia p. komisarza Guttrego urząd prezesa sprawował wiceprezes p. Iwicki aż do dnia 6. lutego 1927 r.

Na walnem zebraniu w tymże dniu wybrano:

1) prezesem p. Komisarza obwodowego Bernarda Woźniaka,
2) sekretarzem p. Józefa Kaszubskiego,
3) skarbnikiem p. Leona Ligockiego.

W roku 1927 zebrano w czasie IV. Tygodnia Lotniczego	871.60 zł.
Ze składek gmin i obszarów dworskich wpłynęło	971.00 zł.
Urządzono też przy końcu karnawału wieczorek familijny, który przyniósł dochodu	95.00 zł.
Zatem razem rok 1927	1.937.60 zł.

Ze składek członkowskich nie wpłynęło nic.

Nadmienić wypada, że zainteresowanie ludności miejscowej jest na ogół bardzo małe, o czem świadczy coraz to mniejsza liczba członków jak i na zebrania, na które nader mała liczba członków przybywa. Z tych to powodów nie odważono się na urządzenie wykładów i zaproszenie prelegentów, którzy mogliby się spotkać z tym wielkim zawodem wygłaszania swych referatów jedynie wobec samych członków urządu.

Na wyróżnienie i pochwałą zasługuje obywatel i posiedziciel ziemski p. Mieczysław Zabłocki z Walentynowa, który nie szczędzi darów i przy każdej sposobności zasila kasę poważniejszemi datkami pieniężnemi. Tak samo uznanie i pochwała należy się posiedzicielowi ziemskiemu p. Franciszkowi Iwickiemu z Chróstowa, który rok w rok w czasie Tygodnia Lotniczego stawia bezinteresowanie swój samochód do dyspozycji w celu dokonywania objazdów w obwodzie dla zbierania darów i który mimo niedomagań na zdrowiu sam kieruje samochodem przy objazdach. Tych panów po większej części zasługą są tak świetne wyniki corocznej akcji „Tygodnia Lotniczego“ i wogóle Koła.



Włodzimierz Wolff
komisarz obwodowy Złotniki Kujawskie.

Koło L. O. P. P. Inowrocław I.

Koło L. O. P. P. Inowrocław I. założono 30 listopada 1923 r. Koło w tym czasie żadnych nadzwyczajnych imprez nie urządzało. Od czasu założenia zebrano podczas Tygodni Lotniczych 613.70 zł. Zebrań odbyło się 4.

Koło L. O. P. P. Inowrocław II.

W tutejszym obwodzie zawiązało się Miejscowe Koło L. O. P. P. dnia 1. XI. 1923 roku.

I. W pierwszym roku założenia koła było członków 49. Składek zebrano wraz z wpł-

sowem 1.245,50 zł. Zebrań odbyło się 8.

II. W roku 1924-25 było członków 34. Składek zebrano 49,20 zł. Zebrań odbyło się 10.

III. W roku 1925-26 było członków 30. Składek zebrano 63,50 zł. Zebrań odbyło się 11.

IV. W roku 1927 było członków 33. Składek zebrano 926,— zł. W Tygodniu Lotniczym zebrano 10,50 zł. i 926,— zł.; razem 936,50 zł. Zebrań odbyło się 12.

Co do rozwoju koła to wobec gremjalnego przystąpienia wszystkich gmin i obszarów dworskich do Koła można jedynie zaznaczyć, że miejscowości te chętnie do koła należą.

Koło L. O. P. P. Gniewkowo (miasto). Miejscowe Koło L. O. P. P. w Gniewkowie (miasto) liczy 38 członków. Zebrań, odczytów, imprez oraz uroczystości, ze względu na brak zainteresowania obywatelstwa nie urządzano.

Sprawozdanie z działalności Komitetu Powiatowego L.O.P.P. w Lesznie.

Na czele Komitetu Powiatowego stoi zarząd z p. Starostą Edmundem Zenktelerem jako prezesem, p. asesorem Franciszkiem Barskim jako sekretarzem i rendantem Powiatowej Kasy Oszczędności p. Janem Kornickim jako skarbnikiem.



E. Zenkteler
starosta, prezes kom. pow. LOPP w Lesznie

W Komitecie pracuje wyłącznie p. Starosta Zenkteler i p. asesor Barski.

Od chwili powstania Komitetu, którego założycielem jest p. Starosta Zenkteler, do dnia dzisiejszego, wykazuje działalność Komitetu ustawiczne dążenie do powiększenia ilości kół lokalnych, a głównie do pozyskania dalszych członków Ligi.

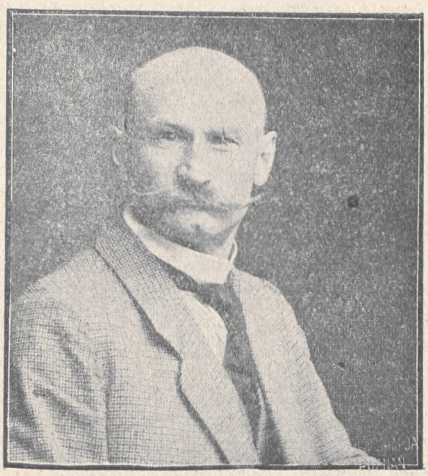


Fr. Barski
asesor, sekret. Kom. Pow. w Lesznie.

W ciagu roku 1927 zorganizowano trzy nowe koła lokalne, a w Komisarjatach obwodowych w Lesznie i w Włoszakowicach założono koła komisarjackie z gminami i obszarami dworskimi jako członkami zbiorowymi.

Rok rocznie w czasie Tygodnia Lotniczego urządzano akademje lotnicze z odczytami, loty pasażerskie, sprowadzono do Leszna wystawę ruchomą lotniczą, urządzano odczyty i zabawy oraz kurs modelarstwa przy Kole Gimnazjum Męskiego w Lesznie.

Budżet Komitetu Powiatowego za r. 1926 zamykał się w kwocie 3401 93 zł., z czego



M. Trawiński
kom. obwod. prezes Koła komis. Leszno.

przekazano Komitetowi Wojewódzkiemu po potrąceniu rozchodów 2930,30 zł.

Na rok 1927 preliminowano budżet w wysokości 4.321,00 zł., a wykazano 7.391,74 zł. przy odstawionych Komitetowi Wojewódzkiemu 6.837,65 zł., w tem 772.02 zł. z Tygodnia Lotniczego.

Ilość członków Ligi w powiecie wynosi 1200.

Z powyższego wynika, że działalność Komitetu Powiatowego w Lesznie wykazała bardzo dodatnie wyniki i że w przyszłości zapowiada się bardzo pomyślnie.

Miejskie Koło L. O. P. P. w Lesznie założono na zgromadzeniu obywateli, zwołanem przez p. I. Burmistrza Kowalskiego, dnia 17 października 1924 r.

Zarząd tworzyli w pierwszym roku istnienia pp.:

Kowalski Jan, I. Burmistrz, prezes,

Dr. Wyżykowski, adwokat, I. wiceprezes,

Metelski Jan, radca miejski, II. wiceprezes.

Ratajczak Stanisław, st. sekretarz miejski, sekretarz.

Grzesik Piotr, kierownik kasy, skarbnik.

W roku tym urządzono wieczór propagandowy z wykładem, koncertem i występami solowemi. W czasie „Tygodnia Lotniczego" zajęto się propagandą za pomocą rozdawania ulotek, umieszczenia artykułów w prasie i urządzenie ogólnego zebrania członków i sympatyków z odpowiednim wykładem.

Z początkiem roku liczyło Koło członków rzeczywistych 45, założycieli 7, dożywotnich 2; w ciągu roku powiększyła się liczba członków rzeczywistych do 89.

Dochody wynosiły	396,30 zł.
Rozchody wynosiły	4,— zł.
Do Powiat. Komitetu odstawiono	390,— zł.

W roku 1925/6 składał się zarząd z pp.:

Mścisza Michała, profesora, jako prezesa,

Buśkiewicza Jana, dyrektora gimn., jako wiceprezesa,

Ratajczaka Stanisława, st. sekr. miejskiego, jako sekretarza,

Grzesika Piotra, kierownika kasy, jako skarbnika,

Musierowiczówny, prof., jako członka zarządu,

Majka i Szafrańskiego, jako zastępców.

W celach propagandowych urządzono dwa wieczory połączone z wykładami i koncertem. W tym roku odbyła się również wystawa lotnicza, zwiedzana niestety mimo propagandy bardzo słabo. Odbyło się sześć posiedzeń zarządu, w tem dwa z współudziałem oficerskiego Koła 55 Pozn. p. p. — Liczba członków pozostała niezmieniona.

Dochody w roku tym wynosiły (wraz z saldem z roku ub.)	2045,08 zł.
Rozchody zaś	104,95 zł.
Do Komitetu Pow. odstawiono	1607,— zł.

W roku 1926/7 działali jako członkowie zarządu pp.:



Zarząd miejscowego Koła LOPP w Lesznie
siedzą od lewej: dr. Lewandowski czł. zarządu, radca, Metelski czł. zarządu, burmistrz Sobkowiak prezes, prof. Szpunar wiceprezes; stoją od lewej: naucz. Kowalski członek zarządu, st. sekr. miejski Ratajczak — sekr. zarządu, rendant miejsk. kasy Grzesik — skarbnik zarządu.

Sobkowiak Tomasz, II. Burmistrz, prezes.
Szpunar Juljan, profesor, wiceprezes,
Ratajczak Stanisław, st. sekr. miejski, sekretarz,
Grzesik Piotr, kierownik kasy, skarbnik,
Metelski Jan, radca miejski, członek zarządu,
Mścisz Michał, prof., i Sołtysik, przemysłowiec, zastępcy.

W czasie tym odbył się dwa razy „Tydzień Lotniczy", a mianowicie w pazdzierniku 1926 r. i wrześniu 1927 r. W „Tygodniach" tych zajął się zarząd szeroką propagandą za pomocą artykułów w prasie i rozdaniem ulotek. Ponadto odbywały się licznie zwiedzane loty pasażerskie, koncerty, przedstawienia teatralne, wykłady publiczne, zbiórki uliczne itp. Poza „Tygodniami" urządził zarząd bal, celem zasilenia funduszów. Posiedzeń zarządu odbyło się 12, nie licząc licznych nieprotokułowanych pogadanek, na których omawiano sposób propagandy.

Mimo właśnie w tym okresie szczególnie szerokiej propagandy i usilnych starań zarządu, liczba członków rzeczywistych zmniejszyła się niestety na 67.

Dochody wynosiły	1099,61 zł.
Rozchody wynosiły	37,35 zł.
Do Powiat. Komitetu odstawiono	1397,19 zł.

Na obecny okres wybrano tych samych pp. do Zarządu, który do współpracy kooptował pp. Dr. Lewandowskiego lekarza, mec. Wstawskiego, Zboralskiego nauczyciela, i Kowalskiego nauczyciela.

Zarząd obecny mimo trudności, jakie napotykał w ubiegłych latach istnienia Koła, ujawniających się w zupełnem prawie zobojętnieniu obywatelstwa, postanowił nie zaniechać dalszej gorliwej pracy około rozwoju Koła, lecz owszem spotęgować ją. Zarząd żywi nadzieję, że przy usilnej pracy, za pomocą imprez i propagandy w prasie uda się pokonać obecnie jeszcze istniejącą obojętność dla wzniosłych zamierzeń Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Koło LOPP 55 Pozn. p. p. w Lesznie.

Na podstawie rozkazu D. O. K. VII. L. 123/23 i rozkazu 14 Dyw. P. z dnia 6. IX. 23 roku utworzyło się przy 55 Pozn. p. p. „Kółko" L. O. P. P. — zaś dnia 4. X. 23 r. powstał pierwszy tymczasowy Zarząd z panem ppłk. Zagórskim jako przewodniczącym Koła. W krótkim czasie zapisało się do Kółka około 100 członków podoficerów i oficerów, którzy, prócz wpłacania wkładek miesięcznych wyrazili gotowość zakupienia odznaki LOPP.

W międzyczasie po ustąpieniu starego Zarządu, powstał nowy Zarząd, którego przewodniczącym był p. ppłk Szymak.

Działalność obu tych Zarządów Kółka polegała przeważnie na tem, aby jaknajwięcej zwerbować członków LOPP.

W związku z tem odbył się szereg wykładów propagandowych dla wojskowych i cywilnych. Pierwszy taki wykład w formie pogadanki wygłosił jeden z oficerów 3 p. lotniczego w miesiącu styczniu r. 1924.



Zarząd Koła LOPP 55 p. p. w Lesznie
siedzą od lewej: mjr. Madzia — prezes, kpt. Żukowski — vice-prezes; stoją od lewej: por. Sosień zast. sekretarza, ppor. Krzyżostaniak skarbnik, por. Madejski sekretarz.

Na skutek tej propagandy już dnia 29. II. 24 r. zapisało się do Kółka 134 członków. Wkrótce nastąpiła reorganizacja Kółka, mianowicie na podstawie powziętej uchwały Wydziału Wykonawczego LOPP w Poznaniu, Kółko 55 Pozn. p. p. otrzymało nazwę „Koła" i odtąd poczęło podlegać Komitetowi LOPP w Poznaniu, dokąd aż do dnia dzisiejszego Zarząd Koła skierowuje wszelką korespondencję związaną ze swoją pracą propagandową. (Zasada: Rozk. 14 D. P. 48/25 dnia 24. III. 25 r.). W obecnym roku Koło nasze liczy 87 członków, z tego 52 oficerów, a reszta z pośród podoficerów.

Ostatnio utworzył się nowy Zarząd: jako przewodniczący pp. major Madzia Gustaw, zast. kpt. Żukowski Witold, sekretarz por. Madejski Włodzimierz, zast. por. Sosień Stanisław i skarbnik podpor. Krzyżostaniak Wacław.

Zamiarem Zarządu Koła jest nadal propagować ideę lotniczą, przez urządzenie szeregu odczytów i pogadanek o znaczeniu i rozwoju tak naszego jak i obcego lotnictwa, z pomocą sił fachowych, zwiększyć ilość członków przez wpisanie na listę wszystkich podoficerów zawodowych, wziąć czynny udział w urządzeniu w roku bieżącym „Tygodnia Lotniczego", a następnie przy współpracy z Komitetem LOPP w Lesznie z pomocą silnej agitacji w całym powiecie zakupić płatowiec jak również dla chętnych założyć kurs modelarstwa.

SPRAWOZDANIE FINANSOWE

za czas od 1 stycznia 1927 r. do 31 grudnia 1927 r. Miejscowego Koła LOPP 55 Pozn. pułku piechoty Leszno.

WPŁYWY:

1.	Pozostałość gotowizny w kasie w dniu 31 grudnia 1926 r.	—.— zł.
2.	Dochody z wpisowego i składek członkowskich	591,00 zł.
3.	Komitet LOPP Śmigiel zwrot nieuznanych kosztów podróży orkiestry pułku	15,18 zł.
	Razem	606,18 zł.

WYDATKI:

1.	Przekazane do Komitetu LOPP Poznań wzgl. do Powiatowej Kasy Oszczędności Leszno	497,69 zł.
2.	Dotacje i inne wydatki rzeczowe	62,28 zł.
3.	Administracja	29 85 zł.
	Razem	589,82 zł.
	Pozostała gotowizna w kasie dnia 31 grudnia 1927 r.	16,36 zł.



Zarząd Koła LOPP przy Państw. Gimn. im. Komeniusza w Lesznie

siedzą od lewej: T. Balicki — viceprezes, prof. A. Paczosa — opiekun, B. Zakrzewski — sekretarz.
stoją od lewej: H. Brodniewicz — skarbnik, M. Janiak — prezes, T. Borowicz — vice-skarbnik.

Koło Gimn. LOPP przy Gimn. im. Komeniusza zostało założone 25. X. 1926. Inicjatywa założenia Koła wyszła ze strony uczniów. Aby uczniów, zwłaszcza młodszych, zaznajomić z ideą LOPP, zorganizowała Dyrekcja w porozumieniu z Komitetem Powiatowym odczyt z przeźroczami, który wygłosił p. mjr. Szczudłowski. Zaraz po

odczycie utworzył się zarząd, złożony z dedelegatów poszczególnych klas. Program działalności objęty jest specjalnym statutem Koła, w zakres którego wchodzą: zbieranie składek członkowskich, urządzanie odczytów i sprzedawanie wydawnictw. Początkowo do Koła naszego należeli nietylko uczniowie Gimn. im. Komeniusza, lecz także uczennice Gimn. żeńskiego i Seminarjum żeńskiego i uczniowie Sem. męsk. Ilość więc członków wzrastała z każdym dniem, tak że przekraczała liczbę 800. W końcu jednak na mocy rozporządzenia szkolnego członkowie innych zakładów byli zmuszeni z Koła naszego wystąpić, które odtąd musi się ograniczyć jedynie do działalności w Gimnazjum im. Komeniusza. Obecnie Koło nasze liczy 250 członków.

Wysłaliśmy więc już znaczną sumę na cele LOPP i mamy nadzieję, że Koło w dalszym ciągu przyczyni się do rozwoju lotnictwa polskiego.

Koło lokalne LOPP Gimnazjum Konopnickiej w Lesznie.

Koło nasze, założone w październiku 1927 r., rozwija się dość pomyślnie. Obejmuje obecnie 143 członkiń, z których 135 płaci po 25 gr., a 8 — po 50 gr.

Dochody jednak płyną tylko ze składek, natomiast niema żadnych wpływów: z Tygodnia Lotniczego, odczytów, uroczystości.

Do marca 1928 oddałyśmy Komitetowi Powiatowemu w Lesznie 169,50 zł.

Mamy nadzieję, że wraz z zrozumieniem tak wielkiego celu, jakim jest sprawa LOPP, liczba członkiń wzrośnie.



Zarząd Koła LOPP Gimn. żeńsk. im. Konopnickiej w Lesznie
1. opiekunka Koła p. Łozińska, 2. Kozłowska W. prezes 3. Czekalanka M. sekretarz, 4. Jeskówna J. skarbnik, 5. Abtówna M. prezes, 6. Muszyńska M. zast. sekret., 7. Muszkietanka A., 8. Nitschówna E. — komisja rewizyjna.

Począwszy od założenia Koła odbyło się 12 zebrań, jedna wizytacja przez p. kpt. pil. T. Antonowicza i 3 wykłady o lotnictwie. Przy Kole naszem istnieje również Kółko modelarskie budowy samolotów - modeli, które odbyło kilka lekcyj praktycznych pod kierunkiem p. Grajety. Abonujemy czasopismo z dziedziny lotnictwa „Młody Lotnik", pozatem posiadamy małą bibljotekę, z której korzystają członkowie.

DOCHODY:

Za rok	1926 —	264.75 zł.
„ „	1927 —	1919.50 zł.
„ „	1928 —	70.25 zł.
za odznaki		283.15 zł.
Ogólny dochód:		**2537,60 zł.**

Koło LOPP Państw. Sem. Naucz. męskiego w Lesznie zostało założone 4. XI. 1927 r. Jednakowoż członkowie seminarjalni należeli już od 1. III. 1927 r. do Koła Państw. Gimnazjum męskiego. W Kole Sem. męskiem odbyły się dotyczas dwa zebrania zarządu, na których omawiano kwestje dotyczące Koła. Koło liczy 108 członków. Ogółem zarząd przekazał 69.75 zł. na konto Kasy Oszczędności w Lesznie za ubiegłe 3 miesiące. Rozwój Koła postępuje naprzód i pozyskuje coraz to nowych członków dla LOPP.



Zarząd Koła LOPP Państw. Semin. Naucz. w Lesznie
siedzą od lewej: J. Galon — viceprezes, E. Koska — prezes, prof. J. Szpunar — opiekun, St. Wojciechowski — sekretarz, J. Kuczkowski — zast. sekr.; stoją od lewej: St. Migdalewicz ławnik, M. Stach — ławnik, H. Zielewicz — skarbnik, Franc. Handke — zast. skarbn., L. Szczepaniak — ławnik, J. Łożewicz — ławnik.

Koło Semin. Naucz. Żeńskiego w Lesznie.

Zarząd: p. oratorka Dźwikowska Pelagja, prezeska Trzeciakówna Karolina; sekretarka Dalska Marja; skarbniczka Podgórska Helena.

Przez rok szkolny 1926 i 27 Koło nasze złączone było z Kołem LOPP Państw. Gim. Męsk. im. Komeniusza w Lesznie.

Na mocy okólnika M. W. i O. P. opiewającego, iż wszelkie związki międzyszkolne



Zarząd Koła LOPP Semin. naucz. żeńskiego w Lesznie
od lewej: Podgórska H. skarbnik, Trzeciakowska K. prezes, oratorka p. Dźwikowska P. naucz., dyrektor F. Stach, Dalska M. sekretarka.

są wzbronione, zmuszone byliśmy 1. XII. 27 r. w obrębie naszego zakładu utworzyć Koło LOPP pod swoim własnym zarządem.

Na pierwszem zebraniu z dnia 10. XII. 27 r. przystąpiło 73 członków do Koła, z tego 72 płacą miesięczną składkę po 25 gr., 1 po 50 gr.

Następnie obranym został zarząd Koła jak powyżej.

Do dnia 1. I. 28 r. złożono w tutejszej Miejskiej Kasie Oszczędności 32 zł. na konto Koła Powiatowego LOPP. Przyszłość Koła naszego zapowiada się korzystnie.

Miejskie Koło LOPP w Osiecznie.

Z początkiem roku 1927 zawiązało się w Osiecznie pow. Leszno po zwołaniu obywatelskiego zebrania, miejskie Koło LOPP, do którego wpisało się około 50 członków. Koło tutejsze rozwija się normalnie i liczy obecnie około 70 członków ze wszystkich stanów, którzy mają zrozumienie dla poważnego zadania LOPP w kierunku pracy nad obroną naszych gniazd rodzinnych przed nieprzyjacielami, lecz są widoki, że w przyszłości ilość członków powiększy się i przyłączą się przedewszystkiem ci na wszystko obojętni obywatele, dla dobra wspólnej sprawy.



Ks. P. Steinmetz, dziekan
prezes Koła miejskiego w Osiecznie.

Zarząd składa się:
prezes: ks. dziekan Paweł Steinmetz.
skarbnik: burmistrz Stanisław Szurkowski.
sekretarz: kier. szk. Władysław Bensch.

Koło LOPP w Rydzynie.

Założone we wrześniu 1924 r., posiada obecnie 42 członków, w tem 2 dożywotnich. Organizatorem tegoż Koła jest kierownik tutejszej szkoły pow. p. Kazimierz Grabowski, który do dnia dzisiejszego stara się o utrzymanie i rozwój idei lotniczej w Rydzynie. Do tak wzniosłego celu przyłożył się z niemniejszym zapałem nowy zarząd,



Wł. Bensch
sekretarz Koła miejskiego w Osiecznie.

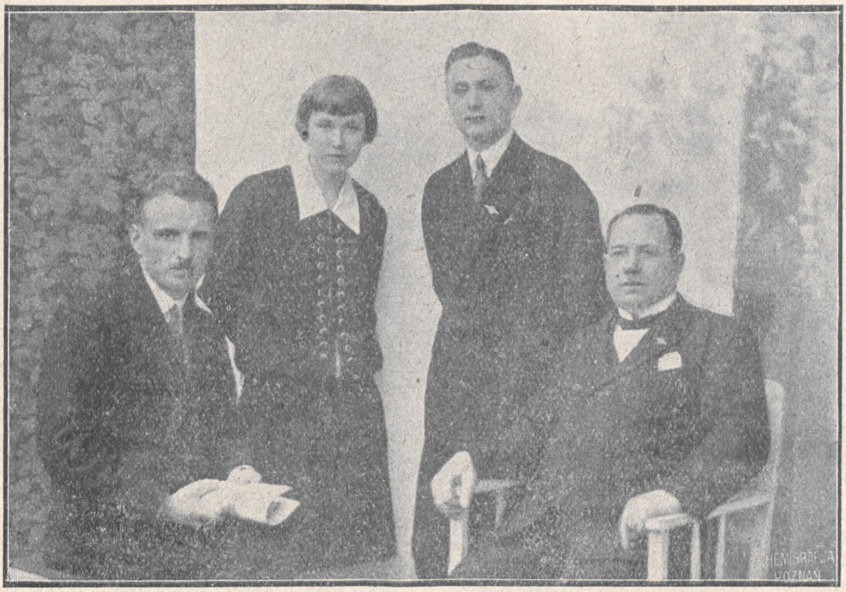
który został wybrany na walnem zebraniu dnia 12 lutego 1928 r. W skład nowego zarządu wchodzą: 1. Kier. szk. p. Kazimierz Grabowski jako prezes, 2. burmistrz p. Moszczeński jako zast. prezesa, 3. naucz. p. H. Węclewiczówna jako skarbnik, oraz 4. nauczyciel p. Trojanowski, jako sekretarz.

Działalność towarzystwa ubiegłych lat przedstawia się następująco: w roku 1924 było około 500 zł. dochodu; w r. 1925 towarzystwo chromało z powodu niedbałości byłego skarbnika, który nie poczuwał się do obowiązku, by zebrać składki normalne od członków. W roku 1926 zebrano ogółem 229,92 zł., a w roku 1927 — 488.49 zł. Dnia 4. 9. 1927 r. odbył się w naszem mieście pierwszy „Tydzień Lotniczy", który rozpoczęto uroczystą akademją, a zakończono lotami pasażerskiemi w liczbie 27. Dochód wynosił 270 zł. Poza Tygodniem Lotniczym odbyła się jeszcze jedna impreza w celu uświadomienia obywateli tak miasta jak i okolicy. Zaznaczyć należy, że wszyscy prawie członkowie LOPP Koła Rydzyny, to nauczycielstwo i uczniowie tak ze szkoły powszechnej, jak i dokształcającej. Obywatelstwo miejscowe reprezentuje się tylko w bardzo małym procencie. Mamy jednakże nadzieję, że w najbliższym czasie staną także i wszyscy obywatele w zwartym szeregu naszego Koła i pokażą, że jednak Rydzyna, aczkolwiek jest tak małem środowiskiem, posłuży w najbliższej przyszłości za wzór innym miejscowościom.

Koło komisarjackie zajmowało się wyłącznie werbowaniem członków i zbieraniem składek od tychże. Członków w końcu roku

było 55, składki wynosiły do końca roku 1927 złotych 1617. Koło komisarjackie istnieje od 1 kwietnia 1927.

do 20 zł. Dalsze zabiegi są w toku, aby do Koła tego przyłączyły się z odpowiedniemi kwotami także obszary dworskie. Niezależ-

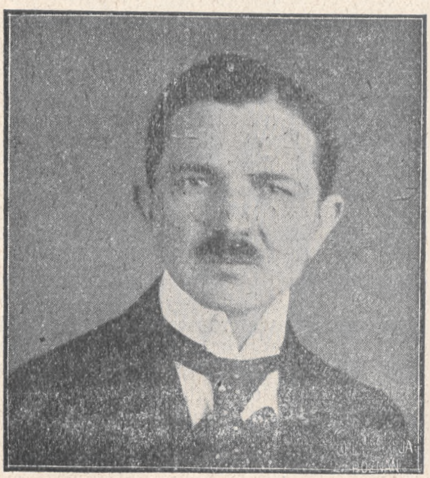


Zarząd Koła lokalnego LOPP w Rydzynie pow. Leszno
siedzą od lewej: kier. szkoły K. Grabowski prezes, burmistrz Moszczeński viceprezes; stoją od lewej: naucz. H. Węclewiczówna — skarbnik, naucz. Trojanowski — sekret.

Koło kom. obwod. Osieczna.

Z początkiem roku 1927 zorganizowano Koło komisarjatu, do którego przyłączyły się wszystkie 26 gmin z roczną składką 5

nie od tego przystępuje się do tworzenia miejscowych Kół w poszczególnych gminach wzgl. parafjach. Na ogół nie okazuje się na wsiach LOPP tego zrozumienia i po-



Szurkowski St.
burmistrz. prezes Koła komis. i skarbnik Koła miejskiego w Osiecznie.



Materne
kom. obw. prezes Koła komis. Włoszakowice

parcia, na jakieby zasługiwało, lecz są widoki, że i tam tych obojętnych na sprawę pozyskać się uda.

Koło kom. obw. w Włoszakowicach.

Założone w czerwcu 1927 r. dzięki staraniom p. kom. obwod. Materne. Koło liczy 18 członków zbiorowych i przekazało Komitetowi Wojew. LOPP 432 zł. Widoki na przyszłość rokują pozyskanie większej ilości członków dla Koła.

Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Śmiglu.

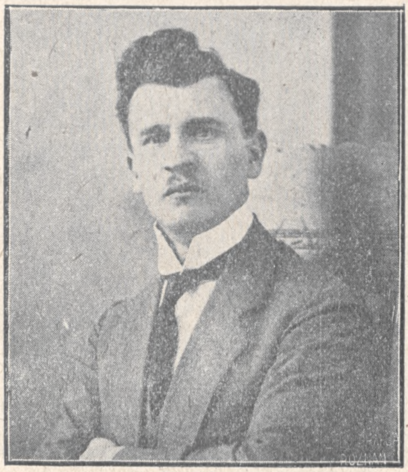
W skład Zarządu Kom. Pow. LOPP w Śmiglu wchodzą: pp. starosta Ciemniewski



T. Ciemniewski
starosta. prezes Kom. pow. LOPP Śmigiel.



S. Rakowski
lekarz pow., I. vice-prezes Kom. pow. Śmigiel.

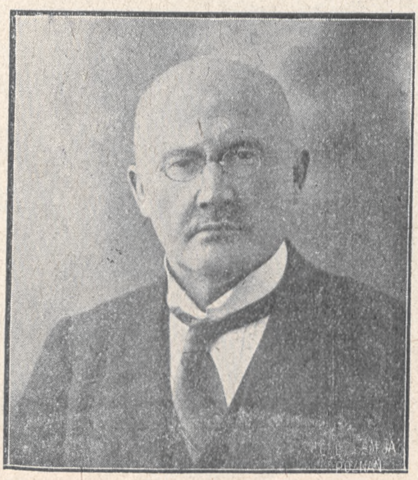


Cz. Pospieszalski
sędzia pow., II. vice-prezes Kom. pow. Śmigiel.

Tadeusz — prezes, dr. Rakowski Seweryn — I. v.-prezes, sędzia Pospieszalski Czesław — II v.-prezes, nacz. Jabczyński Rafał — sekretarz, sekr. pow. Adamczak Jakób — zast. sekr., insp. ruchu Skrzypczak Jan — skarbnik.

Z początkiem roku 1927 liczył Komitet Powiatowy 243 członków, jednak w grudniu tego roku liczba ta doszła do 587 członków i od tej pory stale wzrasta.

Powyższy wprost liczebny członków na terenie powiatu śmigielskiego ma Komitet pow. do zawdzięczenia wydatnej pomocy pp. insp. szkolnego Kocota oraza komisarzy obw. Koperskiego i Markowskiego.



R. Jabczyński
nacz. poczty. sekretarz Kom. pow. Śmigiel.



J. Adamczak
sekr. pow. i zast. sekret. Kom. pow. LOPP.

W roku 1927 zebrano ze składek członkowskich	2.816.75 zł.
Dobrowolne składki	7.374.86 zł.
Razem	10.191.61 zł.
Na administr., propagandę, portorja i inne wydatkowano	559.84 zł.
Odprowadzono do Kom. Wojew.	9.631.77 zł.

Tydzień Lotniczy — pomimo niepogody wypadł bardzo pomyślnie, a to dzięki życzliwej współpracy panien miłosierdzia. Na intencję lotnictwa zakupiono mszę św.



L. Markowski
kom. obwodowy, prezes Koła Śmigiel wschód



Ł. Stryczyński
państw. nadl., prezes Koła Zegrowo i Zegrówko.

Dochody Tyd. Lotniczego	1.364,71 zł.
Rozchody Tyg. Lotniczego	793.35 zł.
Pozostałość wysłana do Komit. Woj.	571,36 zł.



Z. Koperski
kom. obwod., prezes Koła Śmigiel zachód.



Wł. Pioch
burmistrz m. Śmigiel, przyjaciel i działacz LOPP.



M. Lapis
pow. lekarz weter., przyjaciel i działacz LOPP



Kocot
insp. szkolny, przyjaciel i działacz LOPP.



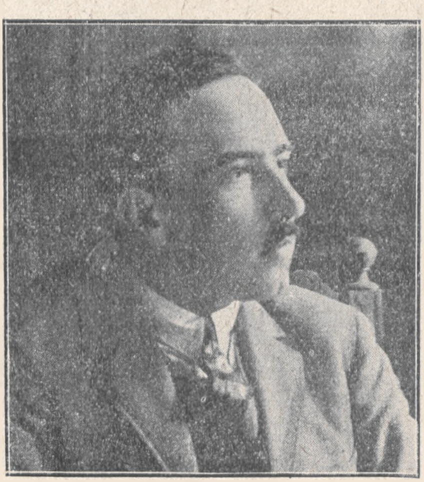
J. Skrzypczak
inspektor ruchu, skarbn. Kom. pow. Śmigiel.



K. Pucek
sekretarz nadleśn. Zegrowo.

Sprawozdanie z działalności Powiatowego Komitetu L.O.P.P. na powiat Kościański.

Komitet Powiatowy LOPP na terenie powiatu kościańskiego ukonstytuował się na zebraniu organizacyjnem w dniu 13 lutego 1924 r. z p. Starostą Cegiełką na czele. Rzeczywistych członków pod koniec roku 1924 było 66, zorganizowanych w tak zwanem Kole Powiatowem. Pozatem zorganizowano Koła LOPP. urzędników i funkcjonarjuszy pocztowych, które obecnie liczy 30 członków



Adam Narajewski
starosta pow. Kościan. prezes Pow. Kom. LOPP.

rzeczywistych. Już w końcu roku 1924 wybija się na czołowe miejsce między innemi Kołami Koło Parafjalne Gryżyna pod energicznem i wzorowem kierownictwem prezesa tegoż Koła p. Mieczysława Goltza, któremu



Smoczyk Jan
sekretarz Kom. Pow. LOPP.

dzięki poparciu okolicznego ziemiaństwa, włościaństwa i obywateli wszelkich innych stanów z pp. Lossow na czele, udało się sprawić sztandar dla Koła LOPP. Koło Gryżyna liczy obecnie 130 członków rzeczywistych i innych, których cyfra nigdy nie upada, lecz stopniowo wzrasta. Organizacja kół w miastach była nieco utrudniona i nie dała się z braku zrozumienia odrazu zrealizować. Pierwotne fundusze Powiatowego



Franciszek Stróżyk
skarbnik Kom. Pow. LOPP.

Komitetu LOPP stanowiły składki dobrowolne oraz wpływy z Tygodnia Lotniczego.

Z początkiem roku 1927 wybrany został prezesem w miejsce p. Starosty Cegiełki, przesiedlonego do powiatu czarnkowskiego, **p. Starosta Adam Narajewski.** Pan Starosta Narajewski jako prezes Powiatowego Komitetu LOPP dążył w pierwszej linji do pozyskania dla akcji LOPP gmin i obszarów dworskich, co się też udało z wynikiem dodatnim przy wydatnej pomocy pp. Komisarzy Obwodowych.

5 członków dożywotnich,
116 członków zbiorowych (Gminy i obszary dworskie).

Komitet Powiatowy jest obecnie w okresie pracy nad organizacją kół miejscowych w pozostałych dwóch miastach (Czempiń, Krzywiń). Przewidziane jest dalsze powiększenie się stanu liczebnego członków Koła Kościan oraz Koła Kiełczewo, które do tego czasu liczyło 20 członków. Również gminy i obszary dworskie które do dziś jako członkowie zbiorowi nie przystąpili, okazują więcej zainteresowania dla LOPP i pozyskanie ich na członków zbiorowych jest prawie że pewne. Gminy i obszary dworskie już należące jako członkowie zbiorowi podwyższą niewątpliwie dotychczasowe składki.



Zarząd Parafjalnego Koła LOPP Gryżyna
stoją od lewej: Cugier Jan skarbnik, Maćkowski chorąży, Sobkowiak Jan.
Siedzą od lewej: Burzyński sekretarz, M. Goltz prezes, Zakrzewski Tad. viceprezes, Wędziński.

W końcu roku 1927 zawiązało się w mieście Kościanie Koło Miejscowe, które obecnie liczy 170 członków rzeczywistych i innych oraz 5 dożywotnich. Stan liczebny członków Powiatowego Komitetu LOPP przedstawia się następująco:

350 członków rzeczywistych i innych (łącznie z Kołem Gryżyna),

Zebrań i pogadanek od czasu powstania odbyło się ca 30, pozamiejscowych 15, odczytów o lotnictwie i jego rozwoju 2, o woj-



Woyda
kom. obwodowy Kościan.



Leśnik
kom. obwod. Krzywiń.

nie przeciwgazowej i lotniczej 1 oraz 1 wykład o lotnictwie z przezroczami. Prócz tego odwiedziła miasto Kościan Objazdowa Wystawa Lotnicza dwa razy i jeden raz Koło Gryżyna (stacja Kolei Powiatowej Racot). Frekwencja zwiedzających była w Kościanie średnia, w Racocie zaś dobra. W roku 1927 odbyły się loty pasażerskie podczas IV. Tygodnia Lotniczego, z których korzystało 56 pasażerów tutejszego miasta i okolicy. Taka sama impreza odbyła się w roku poprzednim w Gryżynie z dodatniem powodzeniem. Pozatem urządzono dwie wieczornice w Kościanie z powodzeniem średniem, natomiast w Gryżynie odbywają się rok rocznie zabawy latowe na rzecz LOPP (z tańcami). cieszące się dobrem powodzeniem.

Wpływów ze składek członkowskich i Ty-



Zarząd Koła Miejscowego LOPP. w Kościanie
stoją od lewej! J. Kubiak sekret., sędzia Grzesiecki czł. zarz., Budylówski czł. zarz., por. Mazurkiewicz czł zarz. St. Pawlak skarbnik, siedzą od lewej: mjr. St. Musil II. viceprezes dyr. Fischbach prezes, burm. St. Kosiewski I viceprezes.

godni Lotniczych w ubiegłych 4 latach było 11.100 zł., z subwencji powiatu kościańskiego i innych dochodów w ubiegłych czterech latach 20.900 zł. — razem 32.000 zł. Wpływy ze składek i Tygodni LOPP w poszczególnych latach przedstawiają się mniejwięcej następująco:

w roku 1924 2.000.— zł.
w roku 1925 2.500.— zł.
w roku 1926 2.800.— zł.
w roku 1927 3.800.— zł.

Cyfra z roku 1927 nie jest ostateczną z powodu zaległości u członków.

Teorja modelarstwa lotniczego.

Pomyślne wyniki w budowie modeli latających, w dużej mierze uzależnione są od znajomości podstawowych zasad aerodynamiki lotniczej. Tylko z ich pomocą ma młody konstruktor możność rozpoznania elementów i sił, bezpośrednio wpływających na lot modelu. Bez tych znajomości pozostanie modelarstwo lotnicze bezplanową „grzebaniną" o wątpliwej wartości, a wszelkie ewtl. pomyślne wyniki będą jedynie przypadkowemi. Nie może być mowy o jakimkolwiek celowo osiągniętym wyniku maksymalnym, jeżeli młody konstruktor niema możności rozpoznania przyczyn.

Opierając się na podstawach teoretycznych, zapewniamy sobie pomyślne rezultaty, a zarazem unikamy możliwości popełniania większych błędów konstrukcyjnych, napotykanych zwłaszcza u początkujących modelarzy.

Jak wynika z rys. 1., na lot samolotu jak i modelu, składa się działalność następujących elementów:

1. siła ciężkości,
2. nośność,
3. opór czołowy,
4. siła pociągowa śmigła.

W zależności od sposobu umontowania śmigła przed lub poza płaszczyzną nośną, obroty jego powodują ciągnienie lub pchanie modelu. Zależnie od własnej chyżości modelu w stosunku do otaczającego go powietrza, pomyślane jako spokojne posuwają się prądy powietrzne pod i ponad płaszczyzną z pewną określoną szybkością. Ponieważ płaszczyzna ustawia się pod pewnym kątem, powstaje na górnej, wypukłej stronie powierzchni ssanie, na dolnej natomiast ciśnienie powietrza. Wskutek ruchu płaszczyzny w kierunku strzałki (rys. 4) pod skrzydłem ciśnienie powietrza wzrasta, a nad płaszczyzną się zmniejsza. Wszystkie te cząstkowe ciśnienia są skierowane prostopadle do cięciwy płaszczyzny. Wypadkowa obu elementarnych ciśnień jest w przybliżeniu prostopadła do cięciwy wklęsłości i przechodzi mniejwięcej w ⅓ poza brzegiem natarcia, w punkcie D. Siła ta rozłożona na dwie składowe, pionową A i poziomą D, da siłę nośną i opór czołowy.

Siła nośna jest uzależniona od szybkości modelu, winna jednakże, by umożliwić lot poziomy, być proporcjonalną do całkowitego ciężaru modelu, który wyobrażamy sobie w punkcie siły ciążenia G. tak, by się wzajemnie znosiły. Im mniejszy jest ten stosunek, tem skrzydło jest lepsze. Jeżeli nośność przekraczać będzie ciężar ogólny, model będzie się wzbijać i to, o tyle szybciej i wyżej, o ile nośność przekracza ciężar.

Wynika więc jasno, że nośność musi być conajmniej proporcjonalna w stosunku do wagi modelu, by umożliwić lot poziomy. Natomiast siła pociągowa Z. musi bezwzględnie być większą od oporu czołowego W., gdyż, jak wynika z poprzednio powiedzianego, lot wogóle jest tylko wtenczas możliwy, jeżeli przez chyżość dojdzie się do odpowiedniej nośności.

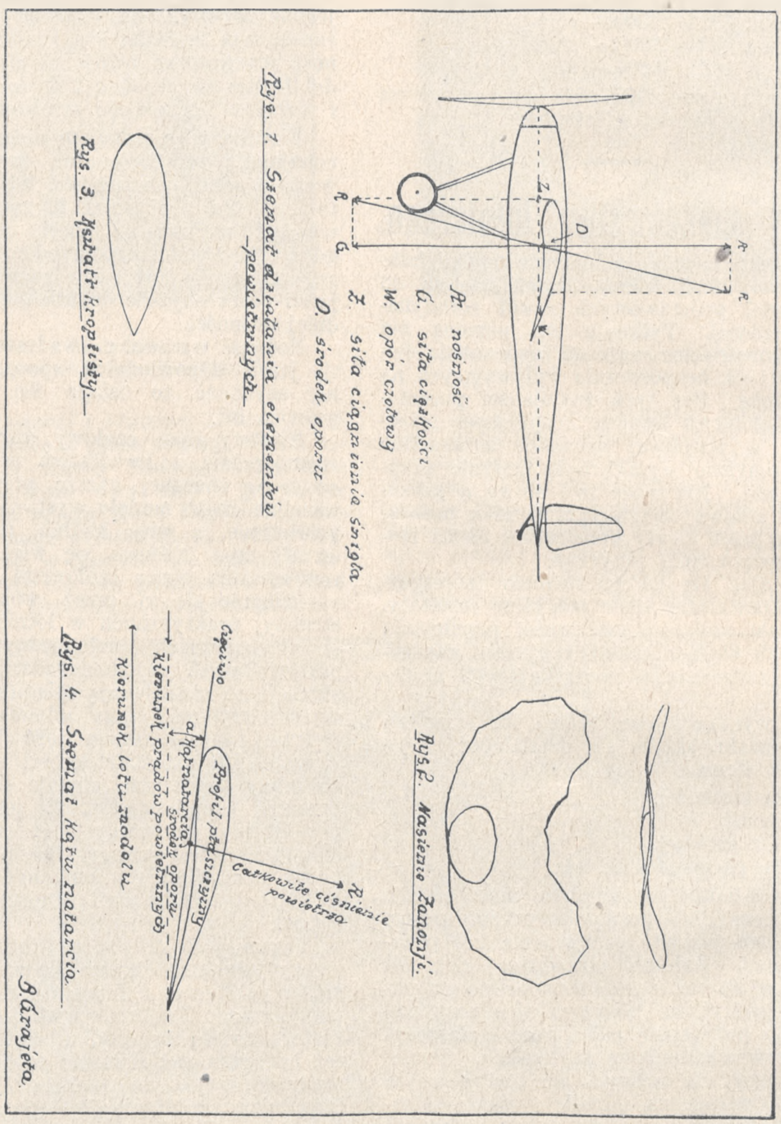
Nośność wzrasta z kwadratem szybkości, tj. jeżeli odpowiednimi sposobami podwoimy szybkość, to osiąga się czterokrotną nośność itd.

Niestety opór czołowy wzrasta niemal równocześnie z kwadratem szybkości, do czego w znacznej mierze przyczyniają się wszelkie części modelu wystawione na prądy powietrzne, a więc kadłub, podwozie, zastrzały itp. Nasuwa się więc konieczność redukowania oporu czołowego do minimum.

Osiągnie się to przez stosowanie konstrukcyj praktycznych w lotnictwie, a więc o płaszczyznach wolnonośnych lub też usztywnionych zapomocą zastrzałów. Konstrukcje te umożliwiają osiągnięcie dość poważnej szybkości przy minimalnej sile zapędowej, a tem samem dość dużą nośność. U wszelkich natomiast części wystawionych na prądy powietrzne, stosuje się tak zwany przekrój kroplisty (rys. 3), jest to kształt powodujący minimalny opór czołowy. Należy wziąć pod uwagę, że im większe są opory, tem silniejsza musi być siła zapędowa. Stąd wynika konieczność zmniejszania oporu.

Ujawniające się podczas lotu modelu elementy powietrzne muszą się wzajemnie znosić, gdyż inaczej byłby stateczny lot nie do pomyślenia. Tak samo, jak koncentrujemy ciężar modelu w środku ciężkości, należy też koncentrować ciśnienie powietrza na płaszczyznę w jednym punkcie, który zwiemy linją oporu. Położenie linji oporu uzależnione jest od profilu i kąta natarcia płaszczyzny nośnej. W locie poziomym znajduje się ona w ⅓ płaszczyzny poza jej brzegiem natarcia.

Prądy powietrzne chwytają więc model w linji oporu, z czego wynika, że wszelkie ruchy i obroty modelu następować winny w punkcie wzgl. linji oporu, nie zaś, jak u modelu nieruchomego w środku ciężkości. Przy logicznem rozumowaniu przychodzimy do przekonania, że punkt ciężkości modelu,



Rys. 1. Schemat działania elementów powietrznych.

Rys. 2. Nasienie Zanonji.

Rys. 3. Kształt kroplisty.

Rys. 4 Schemat kąta natarcia.

o ile ma on być statecznym w powietrzu, zbiegać się musi z punktem oporu. Już przy konstruowaniu modelu należy zważać, by punkt ciężkości schodził się z linją oporu płaszczyzny, wzgl. należy płaszczyznę na kadłubie tak umocować, by punkt ciężkości gotowego modelu znajdował się w ⅓ płaszczyzny. Prawidło to odnosi się jedynie do modeli o śmigle ciągnącem, tj. gdzie śmigło umontowano przed płaszczyzną nośną.

Zrozumiałem jest, że punkt ciężkości, przypada w punkcie oporu jedynie w locie poziomym, gdyż położenie punktu oporu uzależnione jest od stosownego profilu i kąta natarcia. O ile więc nastąpi zmiana kąta natarcia, tj. zmieni się położenie płaszczyzny do kierunku lotu ulega zmianie nacisk prądów powietrznych, co powoduje zarazem przesunięcie punktu oporu. Jeżeli więc zwiększy się kąt natarcia, przesuwa się punkt oporu ku przodowi, przy zmniejszaniu natomiast, ku tyłowi.

Wskutek tego przypada punkt ciężkości w pierwszym wypadku poza punktem oporu, w drugim wypadku natomiast przed nim, powodując przeciążenie czołowe względnie ogona. Właściwości te wpływające ujemnie na stateczność modelu, z uwagi na niemożliwość sterowania podczas lotu, redukuje się do minimum przez stosowanie słabo wklęsłych profili. U nich bowiem przesuwanie się punktu oporu ulega nieznacznym zmianom.

Najodpowiedniejszy kąt natarcia dla modeli wypada na 3 do 6°. Korzystnie wpływa na stateczność poprzeczną, jeżeli kąt natarcia przy kadłubie jest największy, a obniża się stopniowo na zewnątrz, tj. ku końcom płaszczyzny. Nie do pomyślenia byłby lot stateczny, gdyby stosunek ten miał być odwrotny. Na wypadek stosowania kąta natarcia powyżej 6°, najodpowiedniejszy kąt jest dla każdego modelu odmienny i musi być w praktyce wypośrodkowany — opór płaszczyzny zwiększa się znacznie, ponieważ prądy powietrzne napotykają na zwiększoną powierzchnię oporową. W miarę wzrostu oporu zwiększa się utrata szybkości i równocześnie utrata nośności. Zdolności lotnicze modelu wskutek tego będą się stale pogarszać lub staną się wogóle problematyczne, jeżeli stosuje się zbyt wielki kąt natarcia.

Każdy samolot posiadać musi pewną dozę samoistnej stateczności, gdyż nieustanne sterowanie zrujnowałoby ustrój nerwowy pilota, a nawet staćby się mogło przyczyną nieszczęśliwych wypadków. Model latający ma nietylko zachować równowagę, lecz możliwie posiadać stateczność automatyczną, i nietylko samodzielnie startować z ziemi, lecz ponadto przeciwstawić się podmuchom wiatru, usiłującym podczas lotu wyprowadzić go z równowagi. Wymaganie to da się jedynie częściowo zrealizować, u niektórych zaś modeli stateczność jest do tego stopnia doskonałą, że nawet dość ostre wiatry wywierają mało znaczący, ujemny wpływ na zachowanie równowagi.

Należy zatem zwracać baczną uwagę, by stateczność modelu była jaknajdoskonalsza, a dodatnio przyczynią się do tego cztery środki, mianowicie:

a) układ środka ciężkości pod linją oporu,
b) wyginanie kończyn płaszczyzny ku górze,
c) ustawianie płaszczyzny w kształcie litery V,
d) strzałkowaty układ powierzchni nośnej.

Jeżeli więc wykona się model tak, by środek ciężkości przypadał pod linją oporu, np. przez wysoko położoną płaszczyznę nośną (typ „Parasol"), natenczas przesuwa się punkt ciężkości, przy wiatrach bocznych, na wzniesioną płaszczyznę, powodując tem samem automatyczne powrócenie do położenia normalnego.

Przez wyginanie kończyn płaszczyzny ku górze, osiąga się nadzwyczajną i samoistną stateczność, którą do tego stopnia spotęgować można, że zbędne będzie stosowanie stateczników, jeżeli układ kończyn będzie równocześnie lekko strzałkowaty. Na tego rodzaju płaszczyzny przyroda dała nam doskonały wzór w nasionach „Zanonji" (rysunek 2), które posiadają zdolność przebycia dość odległej drogi, zupełnie prawidłowym lotem szybowym.

Ustawianie płaszczyzny w kształcie litery V wpływa bardzo dodatnio na stateczność poprzeczną, podczas gdy u modeli z prostą płaszczyzną przy utraceniu równowagi potencja obu części płaszczyzny pozostanie jednolita, to znaczy, obie części skracają się równomiernie w swej nośności, natomiast u modeli o układzie płaszczyzny w kształcie litery V zmniejszenie nośności następuje jedynie u wzniesionej płaszczyzny. Obniżająca się część płaszczyzny zbliża się do położenia poziomego, przez co następuje jej wydłużenie i równocześnie wzrost siły nośnej, co powoduje automatyczne przywrócenie równowagi. Układ płaszczyzn na kształt litery V niemoże być jednakże zbyt wielki, gdyż model podlegałby podczas lotu zbyt wielkim wahaniom, wskutek bocznych podmuchów wiatru. Najodpowiedniejszy kąt nachylenia leży w granicy do 5°.

W celu osiągnięcia większej stateczności podłużnej, stosowany jest strzałkowaty układ płaszczyzny nośnej, działający jak następuje:

Środek oporu znajduje się mniejwięcej w ⅓ płaszczyzny poza brzegiem natarcia. Przy układzie strzałkowatym płaszczyzny w rzucie poziomym, linja oporu nie biegnie prostolinijnie, pod prostym kątem do osi podłużnej, a raczej zbiega się pod kątem rozwartym. Skutkiem tego środek ciężkości

przesuwa się poza linję oporu, a znajdziemy go w linji przekroju osi podłużnej, który wypośrodkujemy w sposób następujący:

Jak już zaznaczono, linja oporu zbiega się na osi podłużnej pod kątem rozwartym. Środki tych linji na obu nośniach płaszczyzny łączymy ze sobą prostą linją, a w punkcie przecięcia osi podłużnej znajdziemy środek ciężkości. Wynika zatem jasno, że model o strzałkowatym układzie płaszczyzny posiada daleko większą stateczność podłużną, a to dlatego, ponieważ wahanie środka oporu nie wywiera zbyt ujemnych objawów.

Jeżeli układ strzałkowaty przekroczy kąt 45o, stateczność podłużna może dojść do tego stopnia, że opierzenie ogona stanie się zbędnem. Stosowano niejednokrotnie układ strzałkowaty dochodzący do 58°, a modele te okazały się zdumiewająco stateczne podczas lotu.

Bolesław Grajeta.

Nasze wydawnictwa.

Dorobek naszej literatury lotniczej, tak słabo dotychczas reprezentowany i uwzględniany w polskiem piśmiennictwie, zwiększył się ostatnio o nową książkę.

Jest nią, wydany nakładem Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Poznaniu, zbiór nowel lotniczych Wiktora Willmana pod tytułem: „Ze wspomnień wojennych lotnika".

O wartości tej książki niechaj świadczą słowa znanego pedagoga, wicekuratora Poznańskiego Okręgu Szkolnego, p. Ignacego Steina, które poniżej cytujemy:

„Wszystkie nowele Wiktora Willmana, stanowiące książkę p. t.: „Ze wspomnień wojennych lotnika", łączą się ze sobą w jedną całość przez osobę autora i bohatera opowiadań w jednej osobie. I te **istotne przeżycia autora jako lotnika** dają im wartość prawdziwych, nakreślonych ze znawstwem i już przez to **niezwykle zajmujących** obrazów lotniczego żywota. Mają one jednak jeszcze coś więcej prócz tego znawstwa i bezpośredniości. Autor umie naprawdę malować. Każdy jego obraz występuje z taką plastyką, z taką barwnością, a zarazem prostotą i szczerością, że przy tych rysach niezaprzeczonego talentu muszą **uwagę czytelnika trzymać na uwięzi.** Żałuje się, że nowel tych niema więcej".

Przed oczami czytelnika przewija się barwną wstęgą szereg obrazów pełnych grozy z czasów wielkiej wojny światowej, przeplecionych szczerym i prostym dowcipem i żołnierskim humorem, jak również tem wielkiem umiłowaniem lotnictwa i spraw ojczystych.

Książka Wiktora Willmana, wydana na ozdobnym papierze i illustrowana szeregiem ślicznych winiet wykonania piórkowego Tadeusza Radłowskiego, winna się znaleźć w każdym domu polskim, jako ozdoba bibljoteki.

Spis gmin i obszarów dworskich oraz kwot zadeklarowanych na rzecz L. O. P. P.

Komisarjat Obwodowy w Śremie — Komisarz Piotrowski.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Nazwisko sołtysa wzgl. przełoż. obszaru dworsk.	Kwota roczna zadeklarowana
1.	gmina Brzostownia	Siejak Antoni	8,— zł
2.	„ Charłub	Szulc Franciszek	12,— „
3.	„ Chwałkowo kość.	Adamczak Antoni	24,— „
4.	„ Gorgolewo	Walczak Józef	6,— „
5.	„ Gorgolewko	Gabała Tomasz	6,— „
6.	„ Jarosławki	Tobola Szymon	12,— „
7.	„ Kiełożyn	Szymankiewicz Wojciech	12,— „
8.	„ Kiełorzynek	Płośniak Marcin	12,— „
9.	„ Konarzyce	Nawrot Wawrzyn	24,— „
10.	„ Książek	Śmigielski Franciszek	—
11.	„ Kołacin	Roszyk Jan	12,— „
12.	„ Mchy	Wojciechowski Fr.	24,— „
13.	„ Radoszkowo	Józkowiak Franc.	8,— „
14.	„ Sroczewo	Ratajczak Antoni	12,— „
15.	„ Świączyn	Dyderski Józef	6,— „
16.	„ Włościejewki	Giglewicz Stanisław	6,— „
17.	„ Zakrzewiec	Weinert Ludwik	24,— „
18.	„ Zaborowo	Kujawa Fr.	12,— „
19.	„ Zawory	Mieloch Antoni	4,— „
20.	„ Błociszewo	Stawicki Ignacy	12,— „
21.	„ Binkowo	Tomczak Ludwik	12,— „
22.	„ Bystrzek	Nagengast Fr.	6,— „
23.	„ Borgowo	Grajewski Michał	6,— „
24.	„ Chrząstowo	Szczęsny Tomasz	6,— „
25.	„ Dąbrowa	Klem Wojciech	24,— „
26.	„ Esterpole	Hemerling Antoni	6,— „
27.	„ Gaj	Frąckowiak Michał	12,— „
28.	„ Grodzewo	Stępa Marcin	6,— „
29.	„ Góra	Bartkowiak Józef	6,— „
30.	„ Górka	Kaszuba Michał	6,— „
31.	„ Kaleje	Kowalski Antoni	6,— „
32.	„ Krzyżanowo	Musielak Ludwik	12,— „
33.	„ Luciny	Śmigielski Wojciech	8,— „
34.	„ Ludwikowo	Rozmiarek Antoni	12,— „
35.	„ Marjanowo	Dorsz Wawrzyn	6,— „
36.	„ Mechlin	Ratajczak Jan	24,— „
37.	„ Nochowo	Janiszewski Jan	24,— „
38.	„ Niesłabin	Taciak Jan	12,— „
39.	„ Olsza	Pawłowski Fr.	12,— „
40.	„ Orkowo	Kosicki Tomasz	24,— „
41.	„ Ostrowo	Łączny Stanisław	12,— „
42.	„ Pełczyn	Żeberski Fr.	12,— „
43.	„ Pawłowo	Chojnacki Szczepan	3,— „
44.	„ Pysząca	Dudziak Walenty	24,— „
45.	„ Sosnówiec	Jankowiak Fr.	24,— „
46.	„ Szymanowo	Korbik Walenty	12,— „
47.	„ Zwola	Nowak Franciszek	36,— „
48.	„ Zbrudzewo	Sobkowiak Stanisław	24,— „
49.	obsz. dw. Brzostownia	Doerffer Stefan	120,— „
50.	„ „ Chwałkowo K.	Stefaniak Józef	60,— „
51.	„ „ Gogolewo	Szyfter Antoni	40,— „
52.	„ „ Książek	Doering Anastazy	24,— „
53.	„ „ Konarskie	Barcikowski Józef	24,— „
54.	„ „ Kołacin	Kotkowski Stanisław	15,— „
55.	„ „ Mchy	Osiągłowski Fr.	30,— „
		Do przeniesienia.	928,— zł

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Nazwisko sołtysa wzgl. przełoż. obszaru dworsk.	Kwota roczna zadeklarowana
		Z przeniesienia . . .	928,— zł
56.	obsz. dw. Święczyn	Bonicki Antoni	15,— „
57.	„ „ Włościejewki	Fechner	25,— „
58.	„ „ Zaborowo	Senftleben Oskar	—
59.	„ „ Zawory	Szubert Wincenty	40.— „
60.	„ „ Błociszewo	Kęszycki Daniel	60,— „
61.	„ „ Chrząstowo	Zakrocki Marjan	40,— „
62.	„ „ Gaj	Kęszycki Daniel	36,— „
63.	„ „ Góra	Dutkiewicz Adam	60.— „
64.	„ „ Górka	Krzycki Władysław	20.— „
65.	„ „ Grabianowo	Sugerok	—
66.	„ „ Grzymysław	Pleciński Kazimierz	30,— „
67.	„ „ Jaszkowo	Gawroń Marjan	60,— „
68.	„ „ Krzyżanowo	Kleindorf	60,— „
69.	„ „ Luciny	Szułczyński Walenty	60,— „
70.	„ „ Łąg	Koszałka Władysław	—
71.	„ „ Manieczki	Fizek Adam	60,— „
72.	„ „ Mechlin	Pastok Józef	60.— „
73.	„ „ Nochowo	Landowicz Leon	60,— „
74.	„ „ Niesłabin	Piotrowiak Kazimierz	24,— „
75.	„ „ Psarskie	Gawron Marjan	60.— „
76.	„ „ Przylepki	Gustaw Józef	60.— „
77.	„ „ Tworzykowo	Mazurczak Stanisław	24.— „
78.	„ „ Wojtostwo	Busza Jan	24,— „
79.	„ „ Zbrudzewo	Brechan Marjan	24,— „
80.	„ „ Dąbrowa	Skrzydlewski Mateusz	24,— „
		Razem	1.854,— zł

Komisarjat Obwodowy Kościan Południe — Komisarz Woyda.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Nazwisko sołtysa wzgl. przełoż. obszaru dworsk.	Kwota roczna zadeklarowana
1.	gmina Czarkowo	Całka	24,— zł
2.	„ Darnowo	Szczepaniak	24,— „
3.	„ Januszewo	Stachowiak	24,— „
4.	„ Jurkowo	Kulik	24,— „
5.	„ Katarzynin	Lutomski	24,— „
6.	„ Kopaszewo	Pacholczyk	24,— „
7.	„ Lubosz Nowy	Ratajczak	24,— „
8.	„ Lubosz Stary	Czarnecki	24,— „
9.	„ Nacław	Wawrzyniak	24,— „
10.	„ Rogaczewo Wielk.	Buksalewicz	24,— „
11.	„ Słonin	Kowalski	24,— „
12.	„ Spytkówki	Wróblewski	24,— „
13.	„ Wławie	Kaczór	24,— „
14.	„ Wyskoć	Motała	24,— „
15.	obsz. dw. Batkowo	Żak	24,— „
16.	„ „ Jurkowo	Morawski	24,— „
17.	„ „ Kopaszewo	Chłapowski	24,— „
18.	„ „ Nielęgowo	Lorenz	24,— „
19.	„ „ Osiek	Zakrzewski	24,— „
20.	„ „ Racot	Simiński	24,— „
21.	„ „ Rogaczewo W.	Chłapowski	24,— „
22.	„ „ Rogaczewo M.	Chłapowski	24,— „
23.	„ „ Wyskoć	Galiński	24,— „
		Razem	552,— zł

Komisarjat Obwodowy w Nowym-Tomyślu — Komisarz Sarnowski.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego		Nazwisko sołtysa wzgl. przełoż. obszaru dworsk.	Kwota roczna zadeklarowana
1.	gmina	Albertowsko	Koza	24,— zł
2.	„	Bukowiec	Koza	24,— „
3.	„	Chojnik	Bartkowiak	12,— „
4.	„	Cichagóra	Pasiciel	24,— „
5.	„	Dąbrowa	Pieprzyk	12,— „
6.	„	Dąbrowa Nowa	Brzostowski	6,— „
7.	„	Glinno	Łakomczyk	24,— „
8.	„	Głupoń	Kasperkowiak	12,— „
9.	„	Jastrzębniki	Buda	12,— „
10.	„	Jastrzębsko Stare	Szmulakowski	24,— „
11.	„	Kuślin	Kasperkowiak	24,— „
12.	„	Kozielaski	Błachowiak	12,— „
13.	„	Kąkolewo	Bartek	
14.	„	Lipka Wielka	Szofer	12,— „
15.	„	Lipka Mała	Swoboda	12,— „
16.	„	Paproć	Marchewka	48,— „
17.	„	Porażyn	Buda	12,— „
18.	„	Przyłek	Górniaczyk	24,— „
19.	„	Róża	Kucz	6,— „
20.	„	Róża Nowa	Wlekły	12,— „
21.	„	Satopy	Nowak	48,— „
22.	„	Sękowo	Łakomczyk	18,— „
23.	„	Sworzyce	Nowak	12,— „
24.	„	Stary Tomyśl	Kucz	12,— „
25.	„	Wąsowo	Netka	12,— „
26.	„	Wytomyśl	Szofer	12,— „
27.			Fahlbusch	
28.	„	Głuponie	Plewa	5,— „
29.	„	Jastrzębniki	Hajdasz	96.— „
30.	„	Porażyn	Michalski	
31.	„	Róża	Grzynek	36,— „
32.	„	Wąsowo	Starzak	24,— „
33.	„	Stary Tomyśl	Skotarczyk	24,— „
			Razem	635,— zł

Komisarjat Obwodowy w Sulmierzycach, pow. Odolanów.
Komisarz Lipiński.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Kwota roczna zadeklarow.
1.	Chruszczyn	20,— zł
2.	Chwaliszewo	30,— „
3.	Chwaliszewek	20,— „
4.	Daniszyn	30,— „
5.	Gliśnica	20,— „
6.	Łąkociny	20,— „
7.	Nabyszyce	25,— „
8.	Raczyce	25,— „
9.	Uciechów	25,— „
10.	Wierzbno	20,— „
	Razem	235,— zł

Komisarjat Obwodowy w Odolanowie
Komisarz Bloch.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Kwota roczna zadeklarow.
1.	Bogdaj	24,— zł
2.	Boników	24,— „
3.	Garki	24,— „
4.	Gorzyce Małe	24,— „
5.	Gorzyce Wielkie	24,— „
6.	Mujnin	4,— „
7.	Terhały Wielkie	24,— „
8.	Terhały Małe	24,— „
9.	Zacharzew	25,— „
10.	Zembców	24,— „
	Razem	221,— zł

Komisarjat Obwodowy Rogoźno p. Oborniki — Komisarz Barth.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Nazwisko sołtysa wzgl. przełoż. obszaru dworsk.	Kwota mies. zadeklarowana
1.	gmina Boguniewo	Adamczewski	4,— zł
2.	„ Bukowiec	Piątek	5,— „
3.	„ Boruchowo	Nowak	2,— „
4.	„ Budziszewko	Klinger	5,— „
5.	„ Gościejewo	Wreszcz	5,— „
6.	„ Gościejewo kol.	Banasiak	5,— „
7.	„ Gościejewko	Gałdyński	3,— „
8.	„ Ninino	Wendland	5,— „
9.	„ Owieczki	Kosmowski	3,— „
10.	„ Garbatka	Dachtera	2,— „
11.	„ Tłukawy	Stachowiak	5,— „
12.	„ Zawady	Jurga	9,— „
13.	„ Międzylesie	Łuczak	3,— „
14.	„ Tarnowo	Leśniewicz	5,— „
15.	„ Gorzewko	Wendland	2,— „
16.	„ Gościejewo leś.	Krotecki	2,— „
17.	„ Laskowo	Michór	2.— „
18.	„ Dziewczostruga	Szwartz	2,— „
19.	„ Porkowo	Bukowski	3,— „
20.	„ Owczegłowy	Myszka	2.— „
21.	„ Nienawiacz	Nowak	2,50 „
22.	„ Koziopole	Wiese	3,— „
23.	„ Żołędzin	Wiese	2,— „
24.	„ Studziniec	Ciążyński	3.— „
25.	„ Wiardunki	Kaźmierczak	3.— „
26.	„ Szczytno	Słomiński	1,50 „
27.	„ Władyszyn	Klinger	1,— „
28.	„ Słomowo		3,— „
29.	obsz. dw. Dąbrówka	Szymański	10,— „
30.	„ „ Cieśle	Raymann	2,— „
31.	„ „ Wełna	Szlagowski	5,— „
32.	„ „ Studziniec	Tomaszkiewicz	5,— „
		Razem	115,50 zł

Komisarjat Obwodowy w Sośnie pow. Odolanów.
Komisarz Obwodowy Bloch.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Kwota roczna zadeklarow.
1.	Cieszyn	12,— zł
2.	Chojnik	18,— „
3.	Janisławice	6,— „
4.	Dobrzec	6,— „
5.	Granówiec	24,— „
6.	Kąty Śląskie	6,— „
7.	Kuźnica Kącka	6,— „
8.	Pawłów	12,— „
9.	Konradów	12,— „
10.	Marjak	6,— „
11.	Sośnia	12,— „
12.	Szklarka	12,— „
13.	Czesławiec	6,— „
14.	Kocina	6,— „
	Razem	144,— zł

Komisarjat Obwodowy w Czarnymlesie, pow. Odolanów.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Kwota roczna zadeklarow.
1.	Kałkowskie	25,— zł
2.	Czarnylas	35,— „
3.	Bledzianów	25,— „
4.	Dębnica	30,— „
5.	Hetmanów	18,— „
6.	Huta	15,— „
7.	Janków Przygodzicki	25,— „
8.	Jesiona	20,— „
9.	Kotowskie	25,— „
10.	Ludwików	10,— „
11.	Nadstawki	18,— „
12.	Świeca	25,— „
13.	Szklarka Przygodzicka	20,— „
14.	Topola Wielka	20,— „
	Razem	311,— zł

Komisarjat Obwodowy Czempin pow. Kościan — Komisarz Alojzy Bergner

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Nazwisko sołtysa wzgl. przełoż. obszaru dworsk.	Kwota roczna zadeklarowana
1.	gmina Borowo	Marciniak	24.— zł
2.	„ Donatowo	Szymański	24,— „
3.	„ Drożdżyce	Zgromadzenie gminne	12.— „
4.	„ Głuchowo	Jankiewicz	24,— „
5.	„ Gorzyce	Marciniak	24,— „
6.	„ Gorzyczki	Wower	24,— „
7.	„ Jasień	Spolankiewicz	24,— „
8.	„ Piechanin	Szałaga	24,— „
9.	„ Rąbin	Szłapczyński	24,— „
10.	„ Sierniki	Buchert	24,— „
11.	„ Srocko Wielkie	Matysiak	24,— „
12	„ Tarnowo Nowe	Nowacki	12,— „
13.	„ Turew	Nadolny	24,— „
14.	obsz. dw. Borówko St.	Jelito	24,— „
15.	„ „ Borowo	Busse	24,— „
16.	„ „ Głuchowo	Bielawski	24,— „
17.	„ „ Gołębin St.	Otta	24,— „
18.	„ „ Gorzyczki	Pudykiewicz	24,— „
19.	„ „ Piotrkowice	Paetzold	24,— „
20.	„ „ Piotrowo	Telatycki	24,— „
21.	„ „ Rąbiń	Węsierski	24,— „
22.	„ „ Jasień	Zawadzki	24,— „
23.	„ „ Jarogniewice	Zieliński	24, „
24.	„ „ Piechanin	Schnecker	24,— „
		Razem	552,— zł

Komisarjat Obwodowy Pniewy powiat Szamotuły.
Komisarz Smieszchalski.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Kwota roczna zadeklarow.
1.	Chełmno	5,— „
2.	Chełminko	10,— „
3.	Dęborzyce	4,— „
4.	Gnuszyn	0,50 „
5.	Konin	3,— „
6.	Koninek	1,— „
7.	Koszonowo	5,— „
8.	Koźle	5,— „
9.	Lubocześnia	5,— „
10.	Lubosinek	1,— „
11.	Nojewo	6,— „
12.	Orliczko	1,— „
13.	Podpniewki	2,— „
14.	Psarki	1,— „
15.	Psarce	1,— „
16.	Rudka	2.— „
17.	Turowo	1,— „
18.	Turówko	0,50 „
19.	Zamorze	2,— „
20.	Zajączkowo	1,— „
	Razem	57,— zł

Komisarjat Obwodowy w Raszkowie powiat Odolanów.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Kwota roczna zadeklarow.
1.	Samki	15,— zł
2.	Jelitów	15,— „
3.	Drogosław	10.— „
4.	Skrzebowa	20,— „
5.	Moszczanka	50,— „
6.	Janków Zal.	50,— „
7.	Jaskółki	15,— „
8.	Lewkowiec	15,— „
9	Niemojewiec	25,— „
10.	Pogrzybów	9,— „
11.	Świeligów	10,— „
12.	Przybysławice	25,— „
13.	Radłów	10,— „
14.	Rybczyn	15,— „
15.	Sulisław	8,— „
16.	Walentynów	12,— „
17.	Raszkówek	6,— „
18.	Szczurawice	10,— „
	Razem	320,— zł

Komisarjat Obwodowy Połajewo pow. Oborniki.

L. P	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Kwota roczna zadeklarow.
1.	gmina Połajewko	50,— zł
2.	„ Połajewo	70,— „
3.	„ Sierakówko	30,— „
4.	„ Młynkowo	50,— „
5.	„ Komorzewo	50,— „
6.	„ Krosinek	20,— „
7.	„ Krosin	40,— „
8.	„ Ludomicko	20,— „
9.	„ Skrzetusz	30,— „
10.	„ Igrzyna	10,— „
11.	„ Radom	30,— „
12.	„ Przybychowo	30,— „
13.	„ Jędrzejewo	50,— „
14.	„ Piotrowo	20,— „
15.	„ Połajewice	20,— „
16.	„ Tarnówko	50,— „
17.	„ Boruszyn	50,— „
18.	obsz. dw. Połajewo	30,— „
19.	„ „ Krosin	20,— „
20.	„ „ Boruszyn	
21.	„ „ Gorzewo	
22.	„ „ Młynkowo	
23.	„ „ Boruszynek	
24.	„ „ Łopiszewo	
25.	„ „ Orłowo	
	Razem	670,— zł

Komisarjat Obwodowy w Kłecku pow. Gniezno.
Komisarz Brączkowski.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Roczna kwota zadeklarow.
1.	Bielany	10,— „
2.	Biskupice	10,— „
3.	Bojanice	5,— „
4.	Czechy	10,— „
5.	Charkowo	10,— „
6.	Dębnica	5,— „
7.	Florentynowo	10,— „
8.	Gorzuchowo	5,— „
9.	Mielęszyn	50,— „
10.	Michalcza	20,— „
11.	Polskawieś	10,— „
12.	Popowo Tomkowe	50,— „
	Do przeniesienia	195,— zł

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Kwota roczna zadeklarow.
	Z przeniesienia	195,— zł
13.	Równa	5,— „
14.	Sokolniki	20,— „
15.	Świątniki Małe	10,— „
16.	Świątniki Wielkie	10,— „
17.	Świniary	50,— „
18.	Ułanowo	20,— „
19.	Wilkowyja	20,— „
20.	Wola Łagiewnicka	5,— „
21.	Działyń	130,— „
22.	Dzieciniarki	10,— „
23.	Przysieka	10,— „
24.	Pomorzany	10,— „
25.	Popowo Ign.	10,— „
	Popowo Podleśne	10,— „
	Razem	515,— zł

Komisarjat Obwodowy w Osiecznie pow. Leszno.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Kwota roczna zadeklarow.
1.	Augustynki	5,— zł
2.	Belęcin Stary	5,— zł
3.	Belęcin Nowy	20,— zł
4.	Bojanice	5,— zł
5.	Drzeczkowo	5,— zł
6.	Frankowo	5,— zł
7.	Garzyn	5,— zł
8.	Goniembice	5,— zł
9.	Górzno	5,— zł
10.	Grodzisko	10,— zł
11.	Granówko	5,— zł
12.	Henszłupowo	5,— zł
13.	Karchowo	5,— zł
14.	Kleszczewo	10,— zł
15.	Kłonówiec	10,— zł
16.	Kąkolewo	10,— zł
17.	Krzemieniewo	20,— zł
18.	Łaniewo	10,— zł
19.	Świerczyna	10,— zł
20.	Trzebania	5,— zł
21.	Wolkowo	3,— zł
22.	Wojnowice	7,— zł
23.	Wyciążkowo	10,— zł
24.	Żakowo	5,— zł
25.	Żakowo Nowe	15,— zł
	Razem	200,— zł

Komisarjat Obwodowy w Jarocinie.
Komisarz Gorgolewski.

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Jednorazowo zadekl. kwota
1.	gmina Brzostów	7,— zł
2.	,, Panienka	8.— ,,
3.	,, Skoraczew	5,— ,,
4.	,, Bachorzew	5,50 ,,
5.	,, Góra	3,— ,,
6.	,, Annopol	11.— ,,
7.	,, Łobez	5 — ,,
8.	,, Wilkowyja	16,50 ,,
9.	,, Łuszczanów	15,10 ,,
10.	,, Gola	10,— ,,
11.	,, Witaszyce	11,— ,,
12.	,, Golina	3,50 ,,
13.	,, Kąty	2,50 ,,
14.	,, Cerekwica Nowa	10.— ,,
15.	,, Łobzowiec	16,— ,,
16.	obsz. dw. Potarzyce	10, — ,,
17.	,, ,, Golina	30,50 ,,
18.	,, ,, Bachorzew	15,— ,,
19.	,, ,, Ciświca	11,50 ,,
20.	,, ,, Skoraczew	20,— ,,
21.	,, ,, Niedźwiady	9,50 ,,
22.	,, ,, Bogusław	12,— ,,
	Razem	237,60 zł

Komisarjat Obwodowy w Koźminie.
Komisarz Dykczak.

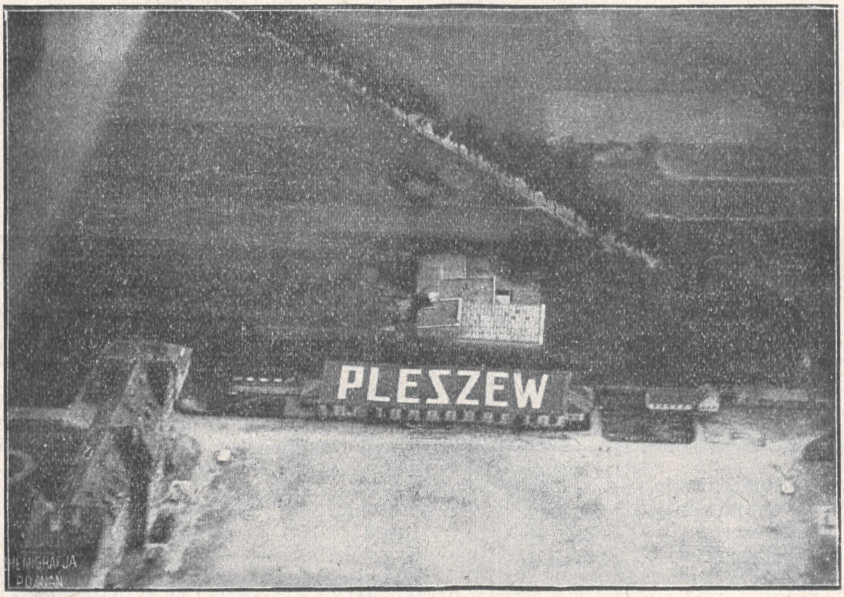
L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Kwota roczna zadeklarow.
1.	gmina Wielowieś	2,— zł
2.	,, Gościejew	3,— ,,
3.	,, Kuklinów	2,— ,,
4.	,, Rojew	2,— ,,
5.	,, Cegielnia	1,— ,,
6.	,, Borzęcice	5,— ,,
7.	,, Polskie Olędry	5,— ,,
8.	,, Romanów	3,— ,,
9.	,, Dzierzanów	5,— ,,
10.	,, Kamec	2,— ,,
11.	,, Trzebin	2,— ,,
12.	,, Sapieżyn	2,— ,,
13.	,, Gulcz	5,— ,,
14.	,, Wyrembin	2,— ,,
15.	,, Orla	1,— ,,
16.	,, Skałów	2,— ,,
17.	,, Wrotków	2,50 ,,
18.	obsz. dw. Kuklinów	10,— ,,
19.	,, ,, Lipowiec	3,— ,,
20.	,, ,, Starygród	10.— ,,
21.	,, ,, Rzemiechów	5,— ,,
22.	,, ,, Borzęciczki	5,— ,,
	Razem	77,50 zł

Komisarjat Obwodowy Kościan północ — Komisarz obwodowy Woyda

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Nazwisko sołtysa wzgl. przełoż. obszaru dworsk.	Kwota roczna zadeklarowana
1.	Bonikowo	Kaczor	24,— zł
2.	Granówko	Szeszuła	24,— ,,
3.	Gurostwo	Jurga	24,— ,,
4.	Kokorzyn	Krystek	24,— ,,
5	Kawczyn	Ludwiczak	24,— ,,
6.	Konojad	Nowak	24,— ,,
7.	Kurowo	Wojciechowski	24,— ,,
8.	Kobylniki	Bischoff	24,— ,,
9.	Krzan	Linka	24,— ,,
10.	Kurzagóra Nowa	Donaj	24,— ,,
11.	Łagiewniki	Joder	24,— ,,
12.	Maksymiljanowo	Kurniczak	24,— ,,
13.	Mikoszki	Buchert	24,— ,,
14.	Obrzycko Nowe	Zakrzewski	24,— ,,
15.	Ponin	Sztuk	24 — ,,
16.	Sapienko	Ratajczak	24,— ,,
17.	Sierakowo	Smoczyk	24,— ,,
18.	Bonikowo	Chłapowski	24,— ,,
19.	Granówko	Nieżychowski	24 — ,,
20.	Kobylniki	Kwilecki	24 — ,,
21.	Kokoszyn	Hildebrandt	24,— ,,
22.	Konojad	Speichert	24,— ,,
23.	Kurowo	Lorenz	24 — ,,
24	Kurzagóra Stara	Chłapowski	24,— ,,
25.	Mikoszki	Chłapowski	24.— ,,
		Do przeniesienia .	600,— zł

Komisarjat Obwodowy Kościan północ — Komisarz Obwodowy Woyda

L. P.	Nazwa gminy wzgl. obszaru dworskiego	Nazwisko sołtysa wzgl przełoż. obszaru dworsk.	Kwota roczna zadeklarowana
		Z przeniesienia	600,— zł
26.	Pianowo	Lorenz	24,— „
27.	Sapienko	Speichert	24,— „
28.	Sepno I	Kościelski	24,— „
29.	Sepno II	Dąmski	24,— „
30.	Szczepowice	Forstmann	24,— „
31.	Szczodrowo	Chłapowski	24,— „
		Razem	744,— zł



Komitet Woj. LOPP w Poznaniu
wykonał szereg napisów orjentacyjnych na dachach budynków w różnych miejscowościach Wielkopolski. Na ilustracji widzimy napis w Pleszewie.

Komunikat L. O. P. P. Gniezno.

Zebrane kwoty tytułem składek i 4-go Tyg. Lotn. w Kołach L. O. P. P. przy gnieźnieńskich Uczelniach w czasie od września 1926 r. do października 1927 r. przedstawia ją się następująco:

1) Gimn. męskie zł. 450 składek i 20,— T. L. 40. zł.
2) Gimn. żeńskie zł. 280 składek i zł. 20,60 T. L. 287.60 zł.
3) Szkoła handlowa zł. 237.90 i zł. 11,90 T. L. 249,80 zł.
4) Szkoła Wydziałowa 206.83 zł. 206.83 zł.
5) Szkoła św. Jańska 304.— zł. składek i 5,40 T. L. 309,40 zł.
6) Szkoła Pofranciszk. 174,50 zł. składek i 7,80 zł. T. L. 182,30 zł.
7) Szkoła Św. Michalska 88,95 zł. składek i 4,— zł. T. L. 92,95 zł.

Razem więc zł. 1.720,18 składek i 69,70 zł. T. L. 1.789,88 zł.

Z powyższych kwot potrącono w myśl postanowień organiz. 10 proc. na rzecz tut. Komitetu (wydatki administracyjne itp.), resztę zaś przekazano w swoim czasie do Komitetu Wojewódzkiego w Poznaniu.

W imieniu Komitetu gnieźnieńskiego Ligi Obrony Powietrznej Państwa wypełniamy miły obowiazek składając seredeczne podziękowanie naszej kochanej młodzieży i członkom L. O. P. P. za ofiarny grosz i godny naśladowaniu patrjotyczny czyn.

PP. Nauczycielstwu, a szczegolnie Kierownikom organizacyjnym Poszczególnych Kół a mianowicie: 1) p. Prof. Pelczarowi, 2) p. Prof. Herbstowi, 3) pp. nauczyc. Dąbrowskiemu, Pircewiczowi i Ogórkiewiczowi, 4) p. nauczyc. Kleinównie, 5) p. nauczyc. Słomczyńskiemu, 6) p. naucz. Olszewskiemu i 7) pp. rekt. Czarnocie, nauczyc. Pawlakowi i Kostenckiemu oraz wszystkim pp. gospodarzom klas, którzy swą współpracą i opieką tak dodatnio do powyszego wyniku finansowego się przyczynili, składamy niniejszem pełne uznanie.

Żywimy nadzieję, że dalsze prace organizacyjne Kół Ligi ożywione będą tym duchem, jaki panował przed rokiem w czasie tworzenia Kół Młodzieży L. O. P. P. w tut. Uczelniach. Duchem, który młodości daje orli rozmach dla dobra lotnictwa Polskiego.

Gród Lecha, 15. XI. 1927 r.

Za Zarząd Komitetu L. O. P. P. na miasto Gniezno i Powiat.

(—) **L. Wieczorek,** kontr. M. K. O. **St. Kupczyk,** st. sekr. sk., sekretarz generalny p. o. p. **L. Barciszewski,** Prez. m., prezes

---

Protokół

IV. Ogólnego Zgromadzenia Kom. L. O. P. P. przy Wielkopolskiej Izbie Skarbowej w Poznaniu z dnia 26 lutego 1928.

Porządek obrad:

1. Zagajenie Ogólnego Zgromadzenia.
2. Wybór Prezydjum (przewodniczącego i sekretarza.
3. Odczytanie protokółu z ostatniego Ogólnego Zgromadzenia.
4. Sprawozdanie Zarządu z działalności koła z r. 1927.
5. Sprawozdanie skarbnika.
6. Sprawozdanie komisji rewizyjnej.
7. Uchwalenie budżetu na rok następny.
8. Wybór 2 członków zarządu w miejsce ustępujących po myśli art. 25 statutu.
9. Wybór Komisji rewizyjnej oraz delegatów na ogólne Zgromadzenie Komitetu Wojewódzkiego.
10. Wolne głosy.
11. Zamknięcie zgromadzenia.

Dnia 26 lutego 1928 r. o godz. 11-tej przed południem Prezes Zarządu Dr. Wnęk zagaja IV- Ogólne Zgromadzenie stwierdzając obecność 56 członków oraz delegatów kół w Chodzieży, Jarocinie, Kępnie, Międzychodzie, Srodzie i Kościanie, należyte ogłoszenie Zgromadzenia a więc i jego prawomocność.

Odczytuje odnośne postanowienia statutu i proponuje wybór Prezydjum Zgromadzenia w osobie radcy inż. Zbigniewa Ostrowskiego, który obejmuje przewodnictwo zgromadzenia, powołując na protokolanta pana Władysława Kolankę, który obowiązek ten przyjmuje.

Po odczytaniu protokółu z ostatniego Ogólnego Zgromadzenia przez sekretarza Koła i przyjęciu tegoż przez członków do wiadomości, następuje sprawozdanie zarządu Koła za r. 1927. Prezes Zarządu Dr. Wnęk oznajmia o pracy zarządu w ubiegłym roku, o odbyciu kilku posiedzeń Zarządu oraz uregulowaniu stosunku Koła do Komitetu Wojewódzkiego i ścisłej współpracy z nim za pośrednictwem Prezesa Koła, który jest zarazem wiceprezesem Kom. Wojewódzkiego L. O. P. P. i delegatem tegoż Komitetu na ogólne zebranie Ligi, poczem zawiadamia zebranych o złożeniu godności skarbnika przez p. Bieniewskiego, który przeszedł do służby w Gen. Prokuratorji R. P. w Poznaniu, a który jedynie zgodził się pozostać do dzisiejszego zebrania.

Następnie Prezes zawiadamia zebranych, że trzy Koła Urz. Sk. nie wykazały żadnej działalności w ub. roku, tj. Koła w Chodzieży, Inowrocławiu i Wrześni. Koła te zalegają z składkami miesięcznemi i jedynie koło Chodzież za pośrednictwem delegata na dzisiejsze Zgromadzenie wysłanego, uregulowało składki po koniec r. 1927. Zarząd zamierza wysłać komisarza do Wrześni i Inowrocławia celem zmiany zarządu tychże kół i naprawienia stosunków tychże Kół, przedtem jednak Prezes zwróci się osobiście do tychże Kół. Wszystkim mężom zaufania tak miejscowych jak i zamiejscowych Kół dziękuje Prezes za regularne uiszczanie składek członkowskich.

Następnie skarbnik p. Bieniewski przedkłada sprawozdanie kasowe za r. 1927 z tem, że Koło straciło pewną ilość członków z powodu przystąpienia Wydziału mierniczego do Koła L. O. P. P. przy Województwie.

Wpływy ze składek członkowskich wynosiły 4.431 zł., a dochody nadzwyczajne 7.901 zł., które to sumy przekazano Komitetowi Wojew. Wydatki z funduszu dyspozycyjnego zarządu wynosiły 167,43 zł., z czego same portorja pocztowe 91 zł. zaś reszta koszta delegata Zarządu przy otwarciu szkoły lotniczej w Bydgoszczy, oraz członków zamiejscowych zarządu.

Sprawozdanie przyjęto do wiadomości.

Komisja rewizyjna sprawozdaje, że zbadane księgi były wzorowo prowadzone, przy- i rozchody Koła przepisowo udokumentowane, przeto wnosi o udzielenie zarządowi absolutorjum, co jednogłośnie uchwalono.

Przy uchwaleniu budżetu na r. 1928 proponuje Prezes przyznanie Zarządowi jak corocznie kwoty 500,— zł. oraz przeniesienie reszty niewykorzystanego funduszu dyspozy-

cyjnego z r. 1927 w kwocie 332 zł. 57 gr. ze względu na wypłacenie kosztów i djet prezesom Kół w Gnieźnie, Międzychodzie i Jarocinie, którzy zgodnie ze statutem są członkami Zarządu Koła skarbowców.

Wniosek ten jednogłośnie uchwalono.

Następnie przystępują zebrani do uzupełniającego wyboru 2-ch cytowanych członków zarządu, dalej całej Komisji rewizyjnej oraz 2-ch delegatów do Komitetu Wojewódzkiego

W tym celu wybrano komisję matkę, która proponuje:

1) Kandydatów w następującym składzie. W miejsce wystosowanych według § 52 statutu ponownie p. Szmańdę, a w miejsce p. Bieniewskiego p. Karola Lasotę.

2) Do komisji rewizyjnej: Włodzimierza Ilasiewicza, Władysława Kolankę i Stefana Dobaka.

3) Jako delegatów do Komitetu Wojewódzkiego: Dr. Józefa Wnęka i Kazimierza Bieniewskiego.

Wybór ten przyjęto jednogłośnie.

Delegat Koła w Chodzieży wyjaśnia powody zmiany Zarządu tegoż Koła przez co usunięto zaniedbanie poprzedniego Zarządu. Skarbnik Bieniewski wyjaśnia, że koszta administr. dzięki zapobiegliwości sekretarza Gimzickiego, który mimo 2-razowego urzędowania silnie pracował, są bardzo małe, przeto wnosi o przyznanie Gimzickiemu kwoty 100,— zł. z oszczędności pozostałych w r. 1927. Wniosek ten zebrani jednogłośnie uchwalili. Sekretarz Gimzicki dziękuje za uznanie swej pracy oświadczając, że nigdy nie liczył na podobne wynagrodzenie i że takowego nie przyjmie, wobec czego na wniosek przewodniczącego Zgromadzeni dziękują Gimzickiemu przez powstanie za bezinteresowną mozolną dotychczasową pracę.

Pan Mańczyński proponuje, aby odpis tego protokółu wysłano do wszystkich Kół, na co Prezes wyjaśnia, że Komitet Wojewódzki ogłosi niniejszy protokół w wiadomościach L. O. P. P. Delegat z Chodzieży prosi o obdzielenie tegoż Koła pieczątką, gdyż Koło to nie posiada żadnego budżetu, poczem Zgromadzenie uchwala sprawienie pieczątki przez Zarząd ze swych funduszów.

P. Mańczyński i Gimzicki opowiada o rozmaitych wersjach krążących między członkami L. O. P. P. jakoby członkowie Zarządu pobierali jakieś wynagrodzenie, na co Prezes wyjaśnia, że zgodnie ze statutem wszystkie godności we władzach L. O. P. P. są honorowemi i że drobna suma urzędników Zarządu Koła świadczy najlepiej, że jakiekolwiek zarzuty są bezpodstawne.

Gdy już więcej nikt głosu nie zabierał podziękował przewodniczący wszystkim zebranym za udział w dzisiejszem zebraniu, apelując do wszystkich o dalszą współpracę w Kole i zamknął posiedzenie o godz. 1,30 po południu.

(—) **Władysław Kolanko,** protokólant.

(—) **Zbigniew Ostrowski,** przewodniczący.

Pokwitowanie.

Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Poznaniu kwituje niniejszem odbiór przekazanych, a wyszczególnionych poniżej kwot, wpłaconych w roku 1928. z tytułu opodatkowania się samorządów oraz gmin i obszarów dworskich:

Wydziały powiatowe:

Gostyń	3.000,— zł
Koźmin	250,— zł
Pleszew	500,— zł
Środa	2.000,— zł
Wągrówiec	500,— zł

Starostwo Krajowe

Poznań	100,— zł

Miasta:

Pniewy	200,— zł
Poniec	100,— zł
Trzemeszno	300,— zł
Żnin	300,— zł

Komisarjaty Obwodowy z gmin i obszarów dworskich:

Chodzież	137,70 zł
Gniezno I.	175,— zł
Grodzisk	60,— zł
Opalenica	238,— zł
Kępno poł.	120,50 zł
Kępno północ.	110,30 zł
Bralin	100,— zł
Leszno	546,— zł
Rychtal	315,50 zł
Włoszakowice	162,— zł
Mogilno	346,— zł
Miedzichowo	74,— zł
Sieroszewice	107,25 zł
Skalmierzyce	166,10 zł
Krzywosądy	322,70 zł
Poznań	78,— zł
Główna	418,60 zł
Fabianowo	23,— zł
Swarzędz	445,— zł
Rawicz	187,— zł
Śmigiel wschód	26,75 zł
Śmigiel zachód	30,— zł
Śrem	459,— zł

Szamotuły Kaźmierz Pniewy Wronki Duszniki	159,50 zł
Wągrówiec	195,— zł
Gołańcz	309,50 zł
Żnin	567,25 zł
Janówiec	576,— zł
Kępno półn.	10,— zł
Czerniejewo	142,50 zł
Komisarjaty obwodowe Inowrocław	2.977,16 zł

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego składa na tem miejscu pp. starostom, burmistrzom, komisarzom obwodowym, sołtysom i przewodniczącym obszarów dworskich swe gorące podziękowanie za przyczynienie się do powiększenia funduszów L. O. P. P.

KOMUNIKATY!

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego LOPP. w Poznaniu zawiadamia niniejszem, że Ogólne Sprawozdawcze Zgromadzenie Komitetu odbędzie się w **niedzielę, dnia 22 kwietnia rb. o godzinie 12 w sali konferencyjnej D. K. P. Poznań.**

PORZĄDEK DZIENNY:

Punkt 1. Zagajenie.
Punkt 2. Wybór Prezydjum Ogólnego Zgromadzenia.
Punkt 3. Sprawozdanie Zarządu.
Punkt 4. Przedłożenie bilansu.
Punkt 5. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
Punkt 6. Zatwierdzenie bilansu.
Punkt 7. Udzielenie pokwitowania Zarządowi.
Punkt 8. Sprawa połączenia L. O. P. P. z T. O. P.
Punkt 9. Wybór Zarządu, Komisji Rewizyjnej oraz delegatów na Ogólne Zgromadzenie Ligi w Warszawie.
Punkt 10. Wnioski, nadesłane przez Komitety Powiatowe i równorzędne na dwa tygodnie przed Ogólnem Zgromadzeniem.

Komitety Powiatowe i równorzędne powinny nadesłać możliwie odwrotnie nazwiska swych delegatów oraz zaopatrzyć ich we właściwe upoważnienia.

Mianowania Komisarzy Ligi.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w myśl artykułu 30. Statutu Ligi zamianował, po porozumieniu się z niżej wymienionymi, następujących Komisarzy Powiatopp. star. dr. Jerzykowskiego na powiat Chodzież,

star. Chmielowskiego na powiat Rawicz,

star. dr. Puta na powiat Międzychód,

dr. Likowskiego na powiat Pleszew,

star. dr. Siokałę na powiat Wągrówiec.

W myśl art. 30. Statutu Ligi, p. dr. Bereta, starosta pow. Bydgoskiego zamianował następujących Komisarzy Ligi:

1. burm. Wodniczaka na obwód miasta Koronowa,
2. burm. Peplińskiego na obwód miasta Solca Kuj.,
3. burm. Wawrzyniaka na obwód miasta Fordona,
4. Kom. Obw. Sikorskiego na obwód komisarj. obw. Bydgoszcz I,
5. Kom. Obw. Dreasa na obwód komisarjatu obw. Bydgoszcz II,
6. Kom. Obw. Krzymińskiego na obwód komisarjatu obw. Solec Kuj.,
7. Kom. Obw. Urbaniaka na obw. komisarjatu obw. Wierzchucin Król.,
8. Kom. Obw. Kazubskiego na obwód komisarjatu obw. Sicienko,
9. Ks. Prob. Hamerskiego na obwód komisarj. obw. Koronowo,
10. Dyr. kolejki pow. Masełkowskiego dla koła urzędników Starostwa Wydziału Powiatowego i kolejki Powiatowej.

Wydawca: Komitet Wojew. LOPP Poznań. Redaktor odpowiedz.: St. Czajkowski.

Odbito w Drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A. w Poznaniu, św. Marcin 37.